SKRZYDLATA POLSKA

39 (1577) • 27.09.1981 PL ISSN 0137-866x • Nr ind. 37606 CENA 10 zł

MOTO SAM 81 • MANEWRY PRECYZYJNE •
TE WSPANIAŁE DZIEWCZYNY NA SWYCH JANTARACH •
W SZWEDZKIEJ BAZIE LOTNICZEJ •

LOTNICTWO CYWILNE W SEJMIE

Po długiej nieobecności problematyka lotnictwa cywilnego znalazła się w Sejmie. Sejmowa Komisja Komunikacji i Łączności rozpatrywała na swym posiedzeniu 15 września br. stan i perspektywy lotnictwa cywilnego w Polsce. Uczestniczyli w nim m.in. przedstawiciele Ministerstwa Komunikacji, Centralnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego, przedstawiciele dyrekcji i związków zawodowych PLL LOT, Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych oraz przedstawiciele Aeroklubu PRL.

Obradom przewodniczył poseł Władysław Jonkisz. Referat wprowadzający wygłosił wiceminister komunikacji, gen. dyw. pil. Jan Raczkowwski, który następnie oraz towarzyszący mu eksperci odpowiadali na pytania posłów.

Impas, w jakim znalazło się polskie lotnictwo cywilne, spowodował, że dyskusja na posiedzeniu Komisji trwała wiele godzin, była niezwykle polemiczna, a chwilami nawet ostra.

Nasze lotnictwo cywilne znajduje się obecnie w niezwykle trudnej sytuacji. Wiele jest potrzeb uregulowania najpilniejszych spraw, różne są jednak poglądy na temat metod i kierunków działania. Zarysowały się w zasadzie dwie główne koncepcje.

Pierwsza z nich – raczej defensywna, najbardziej zresztą kontrowersyjna, zakłada w obecnych skomplikowanych warunkach społeczno-gospodarczych kraju swego rodzaju przeczekanie kryzysu, bierne uleganie sytuacji i ograniczanie się do doraźnych działań oszczędnościowych, co praktycznie musi oznaczać hamowanie rozwoju lotnictwa cywilnego. Resort komunikacji postuluje na przykład podniesienie o 50 proc. cen biletów na liniach krajowych, zamknięcie połączenia lotniczego z Warszawy do Bydgoszczy oraz ograniczenie o 20 proc. zużycia paliwa na liniach krajowych. Sytuacja LOTU jest teraz nadzwyczaj trudna. Po raz pierwszy od ponad 20 lat zanotowano w ub.r. spadek przewozów na liniach zagranicznych i krajowych. Pierwsze osiem miesięcy bieżącego roku wykazuje dalszy 11-procentowy regres. Brak wpływów dewizowych. Niezwykle trudna i złożona jest sytuacja sprzętu.

Druga koncepcja stawia zdecydowanie na całościową reformę lotnictwa cywilnego, nawet w tych trudnych czasach. Rysuje się tu, zgodnie zresztą z duchem reformy gospodarczej, szansa niezbędnych dla lotnictwa cywilnego rozwiązań, które by pozwalały rozwijać się lotnictwu zgodnie z interesami ogólnospołecznymi i obronnymi państwa, dając mu jednocześnie autonomię i umożliwiając zarazem samofinansowanie na zasadach rzetelnego rachunku ekonomicznego.

Wiele uwagi poświęcono również coraz bardziej pogarszającej się sytuacji w lotnictwie sportowym. Kierujący tą działalnością Aeroklub PRL, jako stowarzyszenie wyższej użyteczności publicznej, skazany jest na marną wegetację. A przecież jest to organizacja o decydującym znaczeniu w rekrutacji i szkoleniu kadr dla nie tylko lotnictwa cywilnego, ale i wojskowego. Widocznych szans na szybką poprawę i na tym odcinku nie widać.

Wydaje się, że nadeszła stosowna pora, aby złożoną i nabrzmiałą od lat problematykę lotnictwa cywilnego rozpatrzyć rzeczowo i kompleksowo na forum Sejmu. Przykładem tego są obrady w Komisji Komunikacji i Łączności, w toku których zarysowała się przecież, zrodzona z inicjatywy środowiska lotniczego, aczkolwiek niebezdyskusyjna, koncepcja reformy lotnictwa cywilnego i możliwości wyjścia z kryzysu, nawet w warunkach tak trudnych jak obecnie. (k)

Z LOTU PO KRAJU

PROMOCJA PILOTÓW LOTNICTWA CYWILNEGO

Na rzeszowskim lotnisku w Jasionce odbyła się 13 września uroczysta promocja 21-osobowej grupy pierwszych wyszkolonych w naszym kraju pilotów komunikacyjnych II klasy z tytułami magistrów-inżynierów lotnictwa. Są oni absolwentami jedynego w Polsce lotniczego kierunku studiów – pilotaż komunikacyjny, istniejącego w Instytucie Lotnictwa Politechniki Rzeszowskiej im. Ignacego Łukasiewicza.

Absolwenci tych studiów po obronie swych prac dyplomowych – podejmą pracę w PLL LOT.

MISTRZOSTWA JUNIORÓW W AKROBACJI SAMOLOTOWEJ

W Aeroklubie Radomskim przeprowadzono mistrzostwa Polski juniorów w akrobacji samolotowej. W grupie A zwyciężył **Stanisław Słobodzian**, przed **Markiem Chmielem** i **Tadeuszem Mężykiem** – wszyscy z Aeroklubu ROW. W grupie B pierwsze miejsce zajął **Andrzej Tomkowicz** (Aeroklub Podkarpacki), przed **Waldemarem Palembą** (Aeroklub Ziemi Zamojskiej) i **Wiesławem Wędzonką** (Aeroklub Radomski).

REKORD ŚWIATA I 5 REKORDÓW POLSKI NA MISTRZOSTWACH MODELI KOSMICZNYCH W TORUNIU

W Aeroklubie Pomorskim w Toruniu przeprowadzono w dniach 11–13 września br. Mistrzostwa Polski Modeli Kosmicznych. Startowało 96 zawodników. Tytuły mistrzowskie w poszczególnych podklasach i grupach zdobyli:

Modele rakiet ze spadochronem (S3A): seniorzy – **Grzegorz Nasierowski** (Aeroklub Pomorski), juniorzy – **Iwona Czernek** (Aeroklub Podhalański); modele rakietoplanów (S4C): seniorzy – **Henryk Szyndzielorz** (Aeroklub ROW), juniorzy – **Tadeusz Blaut** (Aeroklub ROW); modele rakiet z taśmą (S6A): seniorzy – **Sławomir Kołpak** (Aeroklub Podhalański); modele makiet (S7): seniorzy – **Tadeusz Kokoszewski** (Aeroklub Bydgoski), juniorzy – **Sławomir Wiernicki** (Aeroklub Słupski).

W trakcie rozgrywania zawodów **Grzegorz Nasierowski** z Torunia ustanowił rekord świata długotrwałości lotu w podklasie modeli rakiet ze spadochronem (S3A) – 36 minut 06 sekund. Poprzedni rekord wynoszący 32 min 42 s należał do Rumuna E. Ballo i ustanowiony był 22.05.1971 r. Równocześnie ustanowiono 5 rekordów Polski modeli kosmicznych. Ich autorami są: **Grzegorz Nasierowski** (Aeroklub Pomorski), dwóch – **Jerzy Borzęcki** (Aeroklub Grudziądzki), **Stanisław Gałka** (Aeroklub Gdański) i **Jan Kłos** (Aeroklub Gdański). Rekordzistom gratulujemy.

KRYSTYNA PĄCZKOWSKA I JÓZEF ŁUSZCZKI SPADOCHRONOWYMI MISTRZAMI POLSKI 1981

W dniach 6–10 września br. na lotnisku Aeroklubu Gliwickiego przeprowadzono XXV Spadochronowe Mistrzostwa Polski. W zawodach uczestniczyło 51 sportowców, w tym 10 kobiet. Rozegrano dwie konkurencje: 10 skoków na celność lądowania (zwyciężyli – **Krystyna Pączkowska** i **Józef Łuszczki**) oraz 4 skoki na akrobację spadochronową (zwyciężyli – **Krystyna Pączkowska** i **Marek Fotyga**). Dzięki sprzyjającym warunkom atmosferycznym oraz sprawnej organizacji mistrzostwa Polski zakończono na dwa dni przed ustalonym programem.

Wyniki końcowe: kobiety – 1. **Krystyna Pączkowska** (WKS Wrocław), 2. **Alicja Kołankiewicz** (Aeroklub Wrocławski), 3. **Irena Szwedek** (Aeroklub ROW), 4. **Lidka Kosk** (Aeroklub Warszawski), 5) **Lidia Wróblewska** (Aeroklub Gdański); mężczyźni – 1. **Józef Łuszczki** (WKS Kraków), 2. **Marek Fotyga** (WKS Bydgoszcz), 3. **Roman Łapucki** (WKS Kraków), 4. **Marek Szatko** (WKS Wrocław), 5–6. **Andrzej Mazur** (Aeroklub Lubelski) i **Wiesław Guzik** (WKS Kraków), 7. **Wojciech Żugar** (WKS Wrocław), 8. **Janusz Raj** (WKS Kraków), 9. **Stanisław Barwik**, 10. **Edward Pawłowski** (obaj WKS Bydgoszcz).

Omówienie mistrzostw Polski zamieścimy w jednym z najbliższych numerów.

W SKRÓCIE

● **Pierwszy** polski kosmonauta, ppłk dypl. pil. **Mirosław Hermaszewski** skończył 15 września br. 40 lat. Chociaż spóźnione, składamy naszemu kosmonaucie nasze serdeczne życzenia urodzinowe – wszelkiej pomyślności.

● **Zwycięzcą** pierwszej konkurencji XXIV Rajdowo-Nawigacyjnych Samolotowych Mistrzostw Polski w Krośnie, z udziałem 30 załóg z 15 aeroklubów, została załoga Aeroklubu Bydgoskiego: Tadeusz Gołata – Bogdan Likus. Pełne wyniki mistrzostw w następnych numerach.

SIERGIEJ SIKORSKY W PZL ŚWIDNIK

Wytwórnię Sprzętu Komunikacyjnego PZL w Świdniku odwiedził po zakończeniu IV Śmigłowcowych Mistrzostw Świata w Piotrkowie Trybunalskim jeden z sędziów FAI – **Siergiej Sikorsky,** syn pioniera amerykańskiego przemysłu śmigłowcowego i znanego konstruktora – Igora Sikorskiego.

Amerykański gość interesował się naszymi osiągnięciami w dziedzinie produkcji śmigłowców już podczas trwania mistrzostw w Piotrkowie i z satysfakcją przyjął zaproszenie dyrektora naczelnego WSK PZL-Świdnik – mgra inż. **Jana Czogały** do zwiedzenia wytwórni. Podczas jednodniowej wizyty w Świdniku Siergiej Sikorsky zapoznał się z dotychczasowym dorobkiem produkcyjnym i konstruktorskim Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego PZL, zwiedził niektóre wydziały śmigłowcowe oraz wymienił poglądy na temat perspektyw rozwojowych.

Na zdjęciu: Siergiej Sikorsky przed wejściem do budynku dyrekcji WSK w Świdniku, w towarzystwie dyr. nacz. Jana Czogały (z lewej) i kierownika Zakładu Eksploatacji Usług Śmigłowcowych – mgra Ryszarda Kosioła.

(cet.)

Zdjęcie: **Tadeusz Chwałczyk**

● **10 września,** po remoncie lotniska szczecińskiego w Goleniowie, wznowiono komunikację lotniczą między Warszawą a Szczecinem.

● **Zbiory** Zakładu Rękopisów Biblioteki Narodowej zasiliły niedawno wspomnienia Krystyny Libiszowskiej-Dobrskiej pt. „Pożegnanie z młodością", w których opisuje lata szkolne w początkach XX w., studia i okres międzywojenny; szczególnie dużo miejsca poświęca sprawom związanym z lotnictwem polskim tego okresu i postaci gen. L. Rayskiego.

● **Aeroklub Bydgoski** obchodził 35-lecie swej działalności. Z tej okazji odbyła się okolicznościowa akademia, na której uhonorowano dyplomami i odznakami wyróżniających się działaczy AB.

ZMARŁ

7 września 1981, mgr **ANATOL JESIPOWICZ,** długoletni pracownik PLL LOT, kierownik planowania techniczno-ekonomicznego LOTU.

W NASTĘPNYM NUMERZE

- K. SŁAWIŃSKI O LITERATURZE FAKTU
- DESZCZOWE ALE SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA JUNIORÓW
- OBSŁUGA AEROBUSU NA LOTNISKU
- DOCEL-POWRÓT BALONEM NA WĘGRZECH
- NAWIGACJA – POLSKĄ KONKURENCJĄ
- BOMBA NEUTRONOWA

NASZA OKŁADKA

Na X Międzynarodowych Zawodach Spadochronowych o Puchar Tatr, w Nowym Targu (sierpień 1981 r.). U góry: Zawodnik z Aeroklubu Tatrzańskiego, ANDRZEJ PALENIK, zwycięzca w konkurencji akrobacji spadochronowej – na moment przed lądowaniem. Niżej: Jeden z zawodników.

Zdjęcia: LECH ZIELASKOWSKI

Z LOTU PO ŚWIECIE

● **ZSRR.** Siódmy satelita do bezpośredniego przekazu telewizyjnego Ekran-7 wprowadzony został w końcu czerwca na orbitę okołoziemską (35 636 km). Pierwszy satelita tegoż przeznaczenia wyniesiony został w 1976 r.

● **JAPONIA.** W sierpniu przewidziane było wyniesienie na orbitę geostacjonarną drugiego satelity meteorologicznego GMS-2 (Himawari-2) przy pomocy rakiety japońskiej N-2. Na razie brak informacji czy zapowiedziany start został przeprowadzony.

● **ZSRR.** W lipcu na orbitę okołoziemską wprowadzony został nowy satelita przeznaczony do obserwacji powierzchni Ziemi. Jest to satelita Meteor-Priroda, wyposażony w kamery TV i radiometr doświadczalny.

● **FRANCJA.** Przedsiębiorstwo Air Inter dysponuje 48 samolotami, w liczbie tej 7 Airbus, 10 Mercure, 8 Caravelle-Super XII, 14 Caravelle III i 9 Fokker F27-500.

● **FRANCJA.** Jak wynika z opublikowanych informacji, we Francji działa 10 przedsiębiorstw wykorzystujących do transportu powietrznego wyłącznie śmigłowce. Dysponują one łączną flotą 105 wiropłatów.

● **USA.** W lipcu wytwórnię śmigłowców Hughes Helicopters opuścił tysięczny wiropłat typu Hughes 500 D. Produkowany on jest od 1977 r.

● **ZSRR.** W końcu sierpnia wyniesiona została aparatura pomiarowo-badawcza umieszczona na pokładzie rakiety Wertikal-9. W zestawie przyrządów znajdował się również jeden przygotowany przez Centrum Badań Kosmicznych Polskiej Akademii Nauk. O eksperymencie tym poinformujemy szerzej w specjalnym artykule.

● **KANADA.** W zakładach De Havilland zwolniono 214 pracowników zatrudnionych przy budowie samolotu Twin Otter. Dyrekcja naczelna ma trudności zbytu na skutek konkurencji ze strony wytwórni hiszpańskich, brazylijskich i australijskich, które budują podobne samoloty komunikacji lokalnej. Produkcja Twin Ottera została zmniejszona z 6 do 3 samolotów miesięcznie.

● **ZSRR.** 25 sierpnia na orbitę okołoziemską wprowadzony został satelita badawczy Kosmos-1300.

● **WŁOCHY.** W sierpniu w wieku 90 lat zmarł jeden z pionierów śmigłowcowych Carradino D'Ascanio. Był on pierwszym rekordzistą świata w klasie wiropłatów. Był również twórcą ogromnie popularnego na świecie motocykla-skutera Vespa.

● **ZSRR.** Dwa rekordy światowe ustanowiono na doświadczalnym samolocie Kwant, zbudowanym w studenckim biurze konstrukcyjnym moskiewskiego instytutu lotniczego (MAI). Pilot W. Zabłocki osiągnął wysokość 6000 m w czasie 16 min 3 s. Rekord ten ustanowiony został po raz pierwszy w tej klasie ciężarowej (od 500 do 1000 kg). Ten sam lotnik na Kwancie osiągnął w locie poziomym wysokość 6882,8 m (poprzedni rekord wynosił 6270 m i należał do CSRS) Dokumentację wyników zgłoszono do FAI w celu zatwierdzenia rekordów świata.

● **INDIE.** W tutejszych zakładach lotniczych rozpatrywana jest kwestia wyboru samolotu komunikacji lokalnej dla 15–20 pasażerów do produkcji seryjnej. Nie wykluczony jest zakup licencji w Kanadzie (Twin Otter), w RFN (Dornier Do-228-100 lub 200) lub Hiszpanii (CASA 212 Aviocar). Decyzja ma być podjęta do końca roku bieżącego.

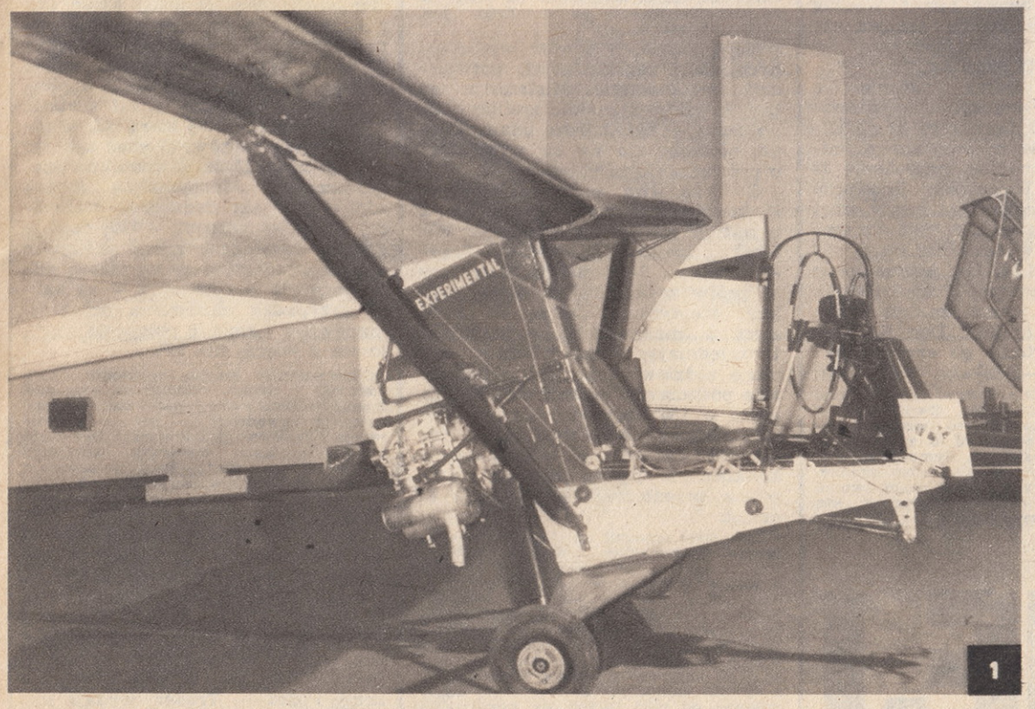
● **SZWECJA.** W nowej hali zakładów Saab-Scania koło Linkoeping rozpocznie się produkcja samolotu komunikacji lokalnej Saab-Fairchild SF 340. Zakład gotowy ma być do tej pracy w ciągu roku, tak iż pierwszy samolot opuści halę fabryczną w październiku 1982 r. Przewidywana jest produkcja 6 samolotów miesięcznie.

● **AUSTRIA.** 150 mln szylingów przeznaczono na rozbudowę lotniczego komunikacyjnego w Grazu. Powstanie nowy hangar, centrum towarowe i port o znacznie większej przepustowości niż obecnie. Prace mają być ukończone za 4 lata.

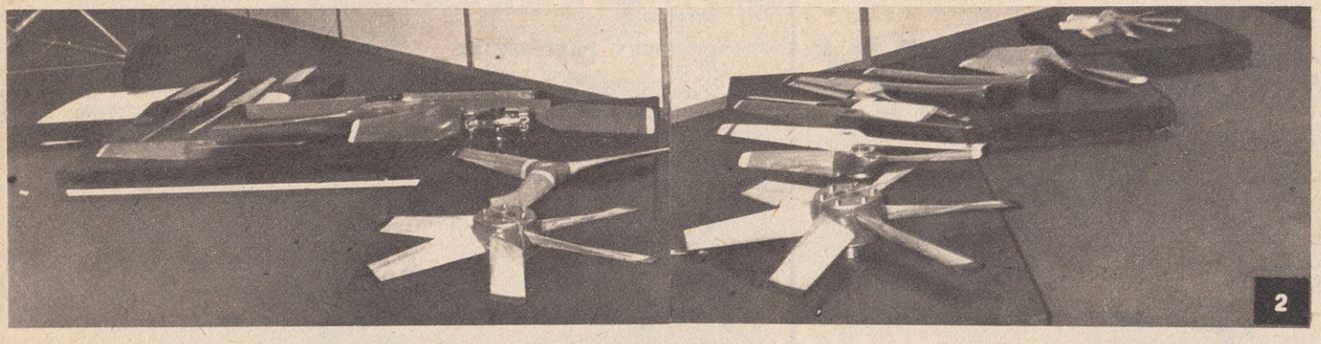
● **IZRAEL.** Przedsiębiorstwo El-Al w latach 1979–80 odnotowało deficyt wynoszący 37,9 mln dolarów.

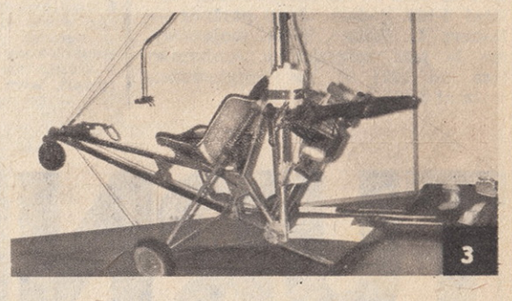
● **JAPONIA.** Przedsiębiorstwo JAL przetransportowało w roku ubiegłym największą liczbę towarów (1 662 mln tkm). Zajmuje zatem pierwsze miejsce na liście przewoźników powietrznych, członków IATA, a drugie w przewozach pasażerskich i towarowych.

● **FRANCJA.** Na początku sierpnia w Brienne-le Château odbył się tradycyjny zlot konstruktorów-amatorów zrzeszonych w RSA. We Francji istnieje ponad 600 konstrukcji amatorskich, a 1000 jest aktualnie budowanych (!). Tegoroczny, 34 zlot zgromadził również amatorów z innych państw Europy. Pokazano kilkadziesiąt przeróżnych samolotów i wiropłatów zarówno ultralekkich, nowych, jak również kopii starych maszyn. Zdaniem obserwatorów, był to największy pokaz konstrukcji amatorskich w Europie.



1


2


3

Konstrukcje T. Dobrocińskiego na wystawie: 1. Motoszybowiec Amator-Experimental, 2. Różne rodzaje śmigieł o małych średnicach, 3. Wózek z napędem do lotni, 4. Napęd do motolotni o zredukowanych obrotach.

MOTO-SAM 81

Już po raz drugi warszawskie Muzeum Techniki wraz z redakcją gazety „Kurier Polski" zorganizowały pokaz pojazdów lądowych, wodnych i powietrznych zbudowanych samodzielnie przez indywidualnych konstruktorów. Pierwsza wystawa odbyła się w 1979 r. i wzbudziła duże zainteresowanie zwiedzających. Również obecna wystawa cieszy się powodzeniem: zwiedza ją codziennie od 1 500 do 2 000 osób.

Organizatorom wystawy MOTO-SAM 81 przyświeca cel popularyzowania indywidualnego konstruowania jako twórczej formy wykorzystania wolnego czasu. Wystawa pozwala ujawnić interesujące pomysły i rozwiązania konstrukcyjne, które mogą mieć wartość dla produkcji przemysłowej.

Drugi MOTO-SAM, choć jest wystawą skromną ilościowo, ma duży wydźwięk optymistyczny. Pokazuje naocznie, że umiejętności i chęci połączone z pasją pojedynczego człowieka nie mającego żadnych ułatwień i zaplecza mogą przynieść skuteczne rezultaty. Świadczy o tym choćby przykład znanego konstruktora amatora lotniczego **Tadeusza Dobrocińskiego** z Wrocławia, który brał udział zarówno w poprzednim MOTO-SAMIE, jak i w obecnym. W ciągu dwóch lat zademonstrował on nowe rozwiązania konstrukcyjne. Imponujące doprawdy są jego poszukiwania nowych kierunków, nowych dróg rozwiązania różnych problemów.

Na obecnej wystawie T. Dobrociński wystawił motoszybowiec Amator, wykonany z materiałów atestowanych. Jest to górnopłat z zastrzałami, o usterzeniu kierunku z płetwą podbelkową. Rozpiętość 10 m, długość 5 m, masa własna 130 kg, załoga 1 osoba. Śmigło pchające napędza przerobiony silnik samochodowy Trabant o mocy 22 kW (30 KM), obrotach 4 200 1/min, pojemn. skokowej 600 cm³. Motoszybowiec ma mieć prędkość maksymalną 130 km/h, minimalną — 60 km/h.

Drugim rozwiązaniem demonstrowanym przez tego konstruktora jest wózek startowy motolotni, a ściślej mówiąc ultralekkiego samolotu. Wózek ma masę 36 kg i ma zainstalowany silnik motocyklowy Wiatr o pojemn. skokowej 175 cm³ o mocy 10,5 kW (14 KM). Śmigło pchające z zagiętymi końcówkami. Na uwagę zasługuje nowatorskie zastosowanie amortyzacji goleni podwozia głównego. Przednie kółko sterowane.

Kolejnym eksponatem lotniczym jest dwucylindrowy silnik do napędu motolotni przerobiony z pomocniczych silników pompy paliwowej. Ma on łączną pojemn. skokową 270 cm³, moc 7,5 kW (10 KM), obroty 6 400 1/min, redukcja obrotów do 1 100 1/min. Wałek przenoszący moc z silnika do śmigła pchającego schowany w rurze.

Ponadto na wystawie MOTO-SAM 81 T. Dobrociński demonstruje także całą rodzinę śmigieł własnego pomysłu i wykonania do motolotni, motoszybowców oraz samolotów amatorskich. Wśród prezentowanych śmigieł znajdują się najróżniejsze rozwiązania, od jednołopatowego do ośmiołopatowego, o różnych kształtach, nawet ze szczelinami, świadczące o inwencji ich autora, o jego poszukiwaniach i niepokojach twórczych.

Do eksponatów lotniczych można jeszcze zaliczyć aerosanie Szpak 81, konstrukcji Herberta Kurta z Chłościc.

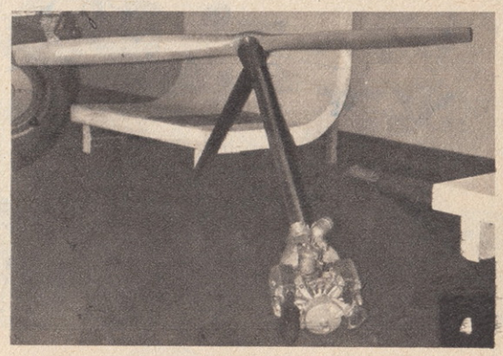
Wystawa MOTO-SAM 81 wzbudza duże zainteresowanie zwiedzających. Wiele osób jest ciekawych jak inni rozwiązali problemy, z którymi oni się borykają. Jest ona wspaniałą szkołą inspiracji do kolejnych innowacji.

— Czy za dwa lata odbędzie się kolejny MOTO-SAM? — z tym pytaniem zwracam się do dyrektora Muzeum Techniki inż. Jerzego Jasiuka.

— Powodzenie dwóch dotychczasowych wystaw obliguje mnie do tego. Co więcej, mamy zamiar rozszerzyć krąg wystawców, zapraszając do udziału w kolejnym MOTO-SAMIE konstruktorów i wynalazców z innych krajów. Właśnie to duże zainteresowanie wystawą spowodowało, że zostanie ona przedłużona do 11 października.

— Ruch amatorów konstruktorów lotniczych w Polsce wchodzi w nową fazę organizacyjną. Interesujące byłoby zaprezentowanie jego dorobku. Jakie jest pańskie zdanie na ten temat?

— Instytucjonalnie interesujemy się wszystkim co ma związek z techniką, a więc z techni-


4

ką lotniczą również. Pomysł zaprezentowania osiągnięć konstruktorów amatorów lotniczych jest interesujący, jednak ze wzg'ędów lokalowych nie będziemy w stanie zgromadzić kilkunastu czy kilkudziesięciu np. samolotów. Ale nic nie stoi na przeszkodzie, by pokazać ich modele i plansze z rysunkami czy zdjęciami. Mamy duże doświadczenie w organizowaniu wystaw. Sądzę, że można będzie przystąpić w przyszłości do zrealizowania takiej wystawy pod nazwą LOTO-SAM.

— Dziękuję, trzymam za słowo. Gdy dojrzeje koncepcja takiej wystawy, nasza redakcja włączy się do jej organizacji. Chciałbym jeszcze zapytać o ocenę prezentowanych obecnie eksponatów.

— Czy są to innowacje i w jakim stopniu oraz które z nich są najbardziej wartościowe — na te pytania w niedługim czasie odpowie specjalne jury, które wyłoni mistrza MOTO-SAMU 81. Ocena będzie więc zespołowa...

Tekst i zdjęcia:
BOGUSŁAW J. WITKOWSKI

THE 4 WORLD HELICOPTER CHAMPIONSHIPS
Piotrkow Trybunalski - Poland

FAI

3.

TURNIEJ ŚMIGŁOWCOWY

Poznajemy wkrótce zwycięzców, I konkurencji, którzy zajęli ex aequo 1—2 miejsca.

Don E. Jewkes jest pilotem wojskowym, ma 33 lata, mieszka w Alabamie; lata od 1972 r., na śmigłowcach wylatał 3 500 godzin. Jego partner w załodze — Robert A. Stolworthy, jest także pilotem wojskowym, ma 31 lat, mieszka w Alabamie; lata od 1973 r., na śmigłowcach wylatał 4 000 godzin.

Irvin B. Starrak, pilot wojskowy, ma 33 lata, mieszka w Alabamie; lata od 1969 r., na śmigłowcach wylatał 5 100 godzin. Jego partner — Robert L. Miller, pilot wojskowy, ma 34 lata, mieszka w Alabamie; lata od 1971 r., na śmigłowcach wylatał 3 400 godzin.

Tyle pierwszych niedzielnych emocji. Wieczorem, około 21.00, przechodzi nad Piotrkowem Trybunalskim burza i ulewa. Martwimy się, jaka pogoda będzie jutro? Według prognozy, nad Polskę nasuwa się niż.

Poniedziałek, 17 sierpnia

Po nocnej burzy znacznie się ochłodziło. Rano pochmurno, wietrznie. Przed 9.00 zawodnicy są na lotnisku. Zgodnie z programem mistrzostw — briefing, omówienie II konkurencji. Wczorajsze losowanie przyniosło ponownie pierwszy start Polakom, tym razem Wojniczowi. Na odprawie w hangarze start wyznaczono na 11.30. Jest jeszcze sporo czasu do rozpoczęcia II konkurencji.

Próbujemy zatem znaleźć zwycięzcę I konkurencji. Don E. Jewkes, kiedy pytamy go czy jest zadowolony z 1—2 lokaty, odpowiada:

— Startuję tylko indywidualnie, więc walczę tylko dla siebie. Zwycięstwo w I konkurencji to dopiero początek. Teraz warto by pomyśleć o zwycięstwie w ogólnej rywalizacji, tymczasem następne konkurencje są bardzo trudne, a szczególnie trzecia. Nie znam swoich rywali, więc trudno mi powiedzieć, kto jest najgroźniejszy. Może piloci ZSRR?

Zapytany o wrażenia z dotychczasowego pobytu na mistrzostwach powiedział:

— Zaimponowało mi otwarcie Mistrzostw. Z hotelu też jestem zadowolony. Najważniejszy minus to braki w informacji. Nawet po briefingu jest wiele niejasności.

Nasz późniejszy sondaż wśród innych gości zagranicznych potwierdził, że otwarcie Mistrzostw na piotrkowskim stadionie zrobiło duże wrażenie — było bardzo udane. Czego, niestety, nie da się powiedzieć o prowadzeniu briefingów.

O 11.30 dwa próbne starty do II konkurencji wykonuje na Mi-2 uczestnik mistrzostw świata w Witebsku, Leszek Malinowski. Prędkość wiatru 7—8 m/s. Obserwujący te próby zawodnicy są niezadowoleni, sceptycznie patrzą na swój start w manewrach precyzyjnych. Uwzględniając uwagi pilotów, komisja sędziowska po dłuższej naradzie postanawia zmienić układ kwadratu o 180°, ustawiając go w korzystniejszej dla startów osi wiatru północno-zachodniego. Rozpoczęcie konkurencji przesunięto na 14.00, potem przedłużono je jeszcze o 45 minut.

Czas więc schodził na czekaniu — spacerach, rozmówkach towarzyskich, staniu w kolejce do kiosków lub wysiadywaniu przed i w pawilonie gastronomicznym, gdzie w witrynie frontowej prezentował swą wystawę rysunków satyrycznych pt. „Mazakiem po wirniku" Wiesław Fuglewicz z Wrocławia, nam znany, chociaż mniej gościom z zagranicy — Obwieś. Wystawa spotkała się z żywym zainteresowaniem, a jej autor rysował od ręki żartobliwe komentarze na temat Mistrzostw, z których chętnie korzystało biuro prasowe, niektórzy goście, no i — jakże by inaczej — również „Skrzydlata".

MANEWRY PRECYZYJNE

Na środku lotniska wytyczono białą farbą obrys kwadratu 50x50 m, boki którego stanowią równoległe linie oddalone od siebie o 1 m. Z obrysem tym łączy się korytarz odlotowy długości 70 m, wyznaczony takimi samymi liniami równoległymi, tworząc z jednym z boków kąt 45°.

Zadaniem zawodnika jest dokonanie na śmigłowcu oblotu obrysu kwadratu na wysokości 2,5±0,5 m, lecąc przodem, bokiem i tyłem oraz wykonanie w dwu narożnikach kwadratu obrotów w zawisie o 360°, zgodnie z ruchem wskazówek zegara i odwrotnie. Po oblocie kwadratu pilot kończy zadanie lotem skośnie w przód wzdłuż korytarza odlotowego, lecąc na tej samej wysokości 2,5±0,5 m.

Wysokość lotu śmigłowca jest przez komisję sędziowską kontrolowana za pomocą dwóch sznurów. Pierwszy, o długości 2 m obciążony znacznikiem o masie 0,5 kg, zamocowany jest do kadłuba maszyny w miejscu jak najbliższym fotela pilota; drugi, podobnie obciążony ale o długości 3 m, umocowany jest na podwoziu po stronie odpowiadającej miejscu w kabinie. Zawodnik zaczyna konkurencję z chwilą kiedy przód kadłuba przetnie linię startu odległą o 10 m od kwadratu, a kończy ją w momencie przecięcia przez kadłub linii mety położonej 20 m od wylotu z korytarza odlotowego. Czas na wykonanie konkurencji — 3 min 30 s, tj. 210 sekund.

W konkurencji tej biorą udział piloci bez operatorów, chociaż zdarzały się wyjątki u zawodników zagranicznych. Maksymalnie można zdobyć 200 pkt dodatnich. Najwięcej punktów karnych — 100, dostaje się za dotknięcie ziemi w czasie oblotu kwadratu i w korytarzu odlotowym. 15 pkt karnych — za każdy przypadek naruszenia porządku manewrów i zmianę położenia śmigłowca o więcej niż 30°.

Obserwujemy starty, notujemy nasze odczucia i uwagi, chociaż są one siłą rzeczy subiektywne, ponieważ — jak twierdzą zawodnicy — jest to konkurencja typowo sędziowska. Decydują o jej wynikach wyłącznie werdykty sędziów, którzy śledzą loty i pracowicie biegają po obrysie kwadratu, kontrolując wysokość i wszelkie wyjścia poza niego.

Pierwszy startuje około 15.00 Wojnicz. Czuje się, że leci z tremą, bez tempa, manewry niezbyt precyzyjne, ale mieści się w czasie. Za nim na Bell 205 pil. RFN Kloberg. Manewry lekkie, płynne. Czwarty w kolejce leci wczorajszy zwycięzca — Amerykanin Jewkes. Dobrze. Po nim drugi Polak — Treder, wydaje się, że też dobrze. Bezbłędnie leci po kwadracie pil. RFN Hanses. Ale — tuż za nim w kolejce spotyka niepowodzenie była mistrzynię świata z Witebska Prichodko, gubi na Mi-1 wysokość, chociaż sam lot ma dobre tempo i jest dotychczas najkrótszy — 1 min 55,02 s. Ciężko, niedokładnie lata Kasperek, w dodatku przekracza o 17,96 s. nakazany czas, łapiąc za każdą sekundę sporo punktów karnych. Być może usprawiedliwia go trochę fakt, iż w czasie jego lotu wiatr w porywie dochodził do 8 m/s. Szybko latają po kwadracie piloci radzieccy: Stiekolnikowa — robi bezbłędne manewry, Kolesnikow, Wł. Smirnow i Karasiew — tylko nieznacznie jej ustępują. Niezwykle lekko, bardzo dokładnie manewrują Amerykanie: Bodwell, Starrak, Berrier, Chrest oraz piloci RFN — Fuchs, Hanssen i Pipke. Polacy, niestety, są gorsi w tej konkurencji. Bardziej pewnie i precyzyjniej latał, startujący jako 36, Domina.

Po swym locie w konkurencji zapytujemy Zdzisława Tredera:

— Panie Zdzisławie, jak Pan ocenia przebieg dwóch pierwszych dni Mistrzostw?

— Trudna sprawa, nie wiem co powiedzieć, ale chyba pech.

— Konkretnie.

1

2

3

Rys. W. Fuglewicz

— W pierwszej konkurencji był dla mnie zbyt silny wiatr, straciłem 3 sekundy i tyleż samo punktów. W drugim dniu z kolei typowo sędziowska sprawa — podobno wypadłem z tak zwanego korytarza, co dało nam w rezultacie 9 pkt karnych.

Tak też było w istocie w tabeli wyników.

Bez punktów karnych wykonało konkurencję dziesięciu pilotów i oni też zdobyli ex aequo maksymalną liczbę punktów dodatnich — po 200. To zapewne ewenement w historii Mistrzostw. Są w tym gronie: zawodniczka radziecka Stiekolnikowa, Anglik Wilson oraz po czterech pilotów USA i RFN.

Potem, już po zakończeniu konkurencji o 18.00 i opublikowaniu wyników, dowiedzieliśmy się, że aż 28 zawodników otrzymało punkty karne za wyjście śmigłowca poza granice obrysu kwadratu, 13 — za nieutrzymanie wysokości lotu a 1 — za naruszenie porządku manewrów.

Nie zmienia to faktu, że II trudna konkurencja stała na wysokim poziomie. W większości sklasyfikowano zawodników ex aequo, o czym świadczą miejsca: 1—10, 11—16, 17—24, 25—27, 28—29, 30—31, 36—37, a różnice punktowe do 24 miejsca są niewielkie. Znaleźli się w tej grupie dwaj Polacy — Z. Domina (11—16 miejsce) i Z. Olszewski (17—24 miejsce). Drużynowo byliśmy jednak ostatni, co nie zmieniło dobrego nastroju w polskiej ekipie, która obiecywała sobie poprawić lokaty w jutrzejszej — III konkurencji nawigacyjnej.

Uplasowany na pierwszym miejscu w zwycięskiej dziesiątce II konkurencji, Anglik Christopher Wilson, co jest swego rodzaju niespodzianką, ma 37 lat; jest pilotem śmigłowcowym brytyjskiej armii lądowej, mieszka w Shawbury. Lata od 1968 r., na śmigłowcach wylatał 4 500 godzin, 60 — na samolotach.

Bardziej klarowna okazała się lista wyników po dwóch konkurencjach. Lokaty dwóch polskich załóg budziły nadzieje: 12 miejsce Tredera i Sawickiego oraz — 14 Szarawary i Moryca. Czy uda się im dostać do pierwszej dziesiątki? Czy uda się poprawić Polakom lokatę drużynową? Te pytania towarzyszyły nam w rozmowach, kiedy wieczorem opuszczaliśmy lotnisko udając się na kolację. Ale zanim to nastąpiło, byliśmy o 19.00 świadkami miłego spotkania.

Niebo było czyste, pogodne. Na lotnisku panował jednak już chłód. Słońce zachodziło powoli, jak mówiono, na pogodę na jutro. Przy jednym z polskich śmigłowców ekipa polska podejmowała trzech wybitnych działaczy lotnictwa śmigłowcowego: Ralpha P. Alexa — prezydenta Międzynarodowej Komisji Wiropłatowej FAI, Charlesa Marchetti — wybitnego konstruktora i Siergieja Sikorskiego — syna znanego konstruktora. Honory gospodarza spotkania pełnili Andrzej Kolankiewicz i Ryszard Kosioł, który był zarazem tłumaczem. Goście otrzymali kwiaty i pamiątkowe proporczyki Wojsk Lotniczych i WSK PZL-Świdnik. Ralph P. Alex z uznaniem wyrażał się o polskich pilotach, których poznał już na poprzednich Mistrzostwach w Witebsku. Mówił, iż cieszy się, że z Warszawy do Piotrkowa leciał polskim śmigłowcem, który w zasadzie sam pilotował. Serdecznie wycałował nasze jedynaczki — Ćwik-Maszczyńską i Iwańską. Tę pierwszą określił jako wspaniałą i życzył jej sukcesów w zawodach. Pan Marchetti wyraził swoją sympatię do Polaków. Mówił, że jest nie tylko Francuzem, ale i Korsykaninem, którzy — podkreślił — są dzielnymi ludźmi — tak jak Polacy. Przy okazji dowiedzieliśmy się, że pan Marchetti uczy się od 4 lat chińskiego, gdyż ma powiązania techniczno-handlowe z ChRL. Siergiej Sikorsky rozmawiał po rosyjsku, mówił że w domu ojca i jego pielęgnuje się tradycje rosyjskie, także kulinarne, mówi tym językiem, czyta literaturę klasyczną. Jest bardzo zadowolony z przyjazdu do Piotrkowa Tryb. Wyraził swe uznanie dla polskiego przemysłu śmigłowcowego, dla pilotów. Wszyscy trzej ubolewali zgodnie, że nie starcza im czasu na napisanie wspomnień i utrwalanie w nich wielu historycznych faktów i wydarzeń, gdyż są żywą historią światowego lotnictwa śmigłowcowego.

Spotkanie upłynęło w serdecznej atmosferze,

JERZY R. KONIECZNY

WYNIKI I KONKURENCJI

Zlot na punktualność i akcja ratownicza

/Piotrków Trybunalski — 16.08.1981/

KLASYFIKACJA ZAŁÓG

Miejsce	Załoga	Kraj	Punkty
1-2	D.E.Jewkes — R.A.Stolworthy	USA[x]	200
1-2	I.B.Starrak — R.L.Miller	USA	200
3-4	G.D.Chrest — S.G.Kee	USA	199
3-4	H.Dressler — M.Preuss	RFN	199
5-6	M.Chapple — G.Batteson	W.Brytania	198
5-6	S.E.Berrier — R.E.McConnell	USA[x]	198
7	Z.Treder — A.Sawicki	Polska	197
8-10	G.Kolesnikow — A.Ułanow	ZSRR	196
8-10	N.Kostariewa — L.Danilewicz	ZSRR[x]	196
8-10	K.Wojnicz — J.Janukowicz	Polska[x]	196
11-15	R.W.George — D.A.George	W.Brytania	195
11-15	L.Prichodko — L.Tatarinowa	ZSRR	195
11-15	J.T.Bailey — A.L.Porter	USA	195
11-15	R.Kasperek — K.Grzesiczak	Polska	195
11-15	A.Szarawara — H.Moryc	Polska[x]	195
16-17	M.J.H.Smith — Q.Smith	W.Brytania[x]	194
16-17	G.Pipke — M.Greiner — R.Schone	RFN[x]	194
18-19	T.Stiekolnikowa — L.Korniewa	ZSRR[x]	193
18-19	R.Rivera — N.Thompson	USA	193
20	C.Wilson — C.A.Samuals	W.Brytania	192
21	H.Kloberg — W.Beikler — K.Hofmann	RFN	189
22	W.Smirnow — W.Popow	ZSRR	187
23	K.Hansen — L.Oehler	RFN	176
24-25	Z.Domina — A.Górnicki	Polska	173
24-25	H.Fuchs — W.Gastorf	RFN[x]	173
26-27	Wł.Smirnow — W.Sołowiew	ZSRR	172
26-27	T.Ćwik-Maszczyńska — A.Iwańska	Polska[x]	172
28	A.Baer — R.Klose — D.Hasebrink	RFN	171
29-30	R.A.Bodwell — J.J.Durkin	USA[x]	169
29-30	Z.Olszewski — B.Kowalowczany	Polska	169
31	K.Jakubiszak — J.Kwaśniak	Polska	168
32	K.Karasiew — W.Gołoszkin	ZSRR	167
33	W.Hansen — R.Freese — K.Kurjahn	RFN	166
34	J.W.Williams — M.Meng	USA	165
35	P.Champeroux — P.Perdereau — D.Romet	Francja[x]	161
36	R.Romet — P.Berenguier — G.Mezureux	Francja[x]	154
37-38	A.Thomas — A.M.Riddel	W.Brytania	145
37-38	K.Zmitrowicz — R.White	W.Brytania	145
39	D.A.George — R.W.George	W.Brytania[x]	100

x/ Załogi startujące wyłącznie w klasyfikacji indywidualnej

KLASYFIKACJA DRUŻYNOWA

1	USA	594
2	W.Brytania	585
3	ZSRR	578
4	Polska	565
5	RFN	564

WYNIKI II KONKURENCJI

Manewry precyzyjne

/Piotrków Trybunalski — 17.08.1981/

KLASYFIKACJA ZAŁÓG

Miejsce	Załoga	Kraj	Punkty	Czas lotu
1-10	C.Wilson — C.A.Samuals	W.Brytania	200	3:20,71
1-10	T.Stiekolnikowa — L.Korniewa	ZSRR[x]	200	1:57,25
1-10	R.A.Bodwell — J.J.Durkin	USA[x]	200	3:00,66
1-10	I.B.Starrak — R.L.Miller	USA	200	3:21,61
1-10	S.E.Berrier — R.E.McConnell	USA[x]	200	2:41,01
1-10	G.D.Chrest — S.G.Kee	USA	200	2:27,17
1-10	K.Hansen — L.Oehler	RFN	200	3:02,67
1-10	H.Fuchs — W.Gastorf	RFN[x]	200	3:20,37
1-10	W.Hansen — R.Freese — K.Kurjahn	RFN	200	3:22,30
1-10	G.Pipke — M.Greiner — R.Schone	RFN[x]	200	2:56,65
11-16	G.Kolesnikow — A.Ułanow	ZSRR	197	1:52,80
11-16	Wł.Smirnow — W.Sołowiew	ZSRR	197	1:50,26
11-16	H.Kloberg — W.Beikler — K.Hofmann	RFN	197	3:07,37
11-16	M.Chapple — G.Batteson	W.Brytania	197	3:04,05
11-16	J.T.Bailey — A.L.Porter	USA	197	2:48,44
11-16	Z.Domina — A.Górnicki	Polska	197	2:45,67
17-24	H.Dressler — M.Preuss	RFN	194	2:51,11
17-24	W.Smirnow — W.Popow	ZSRR	194	2:01,25
17-24	K.Karasiew — W.Gołoszkin	ZSRR	194	1:52,84
17-24	A.Baer — R.Klose — D.Hasebrink	RFN	194	3:27,02
17-24	D.E.Jewkes — R.A.Stolworthy	USA[x]	194	2:40,97
17-24	J.W.Williams — M.Meng	USA	194	3:13,38
17-24	A.Thomas — A.M.Riddel	W.Brytania	194	2:59,36
17-24	Z.Olszewski — B.Kowalowczany	Polska	194	3:22,57
25-27	R.Rivera — N.Thompson	USA	191	3:01,44
25-27	Z.Treder — A.Sawicki	Polska	191	2:57,57
25-27	A.Szarawara — H.Moryc	Polska[x]	191	2:31,44
28-29	L.Prichodko — L.Tatarinowa	ZSRR	188	1:55,02
28-29	K.Jakubiszak — J.Kwaśniak	Polska	188	2:58,11
30-31	R.Romet — P.Berenguier — G.Mezureux	Francja[x]	185	2:58,19
30-31	T.Ćwik-Maszczyńska — A.Iwańska	Polska[x]	185	2:54,32
32	N.Kostariewa — L.Danilewicz	ZSRR[x]	179	2:37,69
33	P.Champeroux — P.Perdereau — D.Romet	Francja[x]	176	2:23,70
34	K.Wojnicz — J.Janukowicz	Polska[x]	173	2:48,25
35	R.Kasperek — K.Grzesiczak	Polska	170	3:47,96
36-37	R.W.George — D.A.George	W.Brytania	167	3:18,98
36-37	M.J.H.Smith — Q.Smith	W.Brytania[x]	167	2:36,37
38	K.Zmitrowicz — R.White	W.Brytania	158	3:18,50
39	D.A.George — R.W.George	W.Brytania[x]	152	2:49,93

x/ Załogi startujące wyłącznie w klasyfikacji indywidualnej

KLASYFIKACJA DRUŻYNOWA

1-2	USA	597
1-2	RFN	597
3	W.Brytania	591
4	ZSRR	588
5	Polska	582

WYNIKI PO DWÓCH KONKURENCJACH

KLASYFIKACJA ZAŁÓG

Miejsce	Załoga	Kraj	Punkty
1	I.B.Starrak — R.L.Miller	USA	400
2	G.D.Chrest — S.G.Kee	USA	399
3	S.E.Berrier — R.E.McConnell	USA	398
4	M.Chapple — G.Batteson	W.Brytania	395
5	G.Pipke — M.Greiner — R.Schone	RFN	394
6	D.E.Jewkes — R.A.Stolworthy	USA	394
7	T.Stiekolnikowa — L.Korniewa	ZSRR	393
8	G.Kolesnikow — A.Ułanow	ZSRR	393
9	H.Dressler — M.Preuss	RFN	393
10	C.Wilson — C.A.Samuals	W.Brytania	392
Miejsca Polaków			
12	Z.Treder — A.Sawicki		388
14	A.Szarawara — H.Moryc		386
21	Z.Domina — A.Górnicki		370
24	K.Wojnicz — J.Janukowicz		369
27	R.Kasperek — K.Grzesiczak		365
28	Z.Olszewski — B.Kowalowczany		363
33	T.Ćwik-Maszczyńska — A.Iwańska		357
34	K.Jakubiszak — J.Kwaśniak		356

KLASYFIKACJA DRUŻYNOWA

1	USA	1 191
2	W.Brytania	1 176
3	ZSRR	1 166
4	RFN	1 161
5	Polska	1 147

P.S. Wyniki I konkurencji powyżej podano bez uwzględnienia protestów zawodników, o czym napiszemy w następnej relacji.

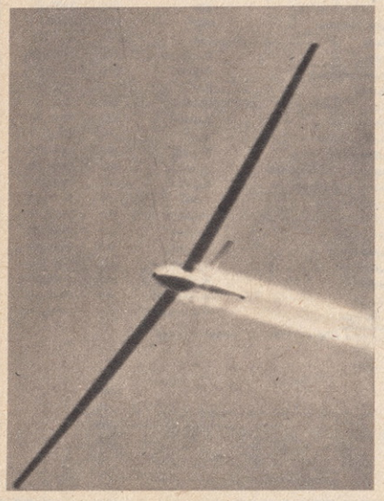
JRK

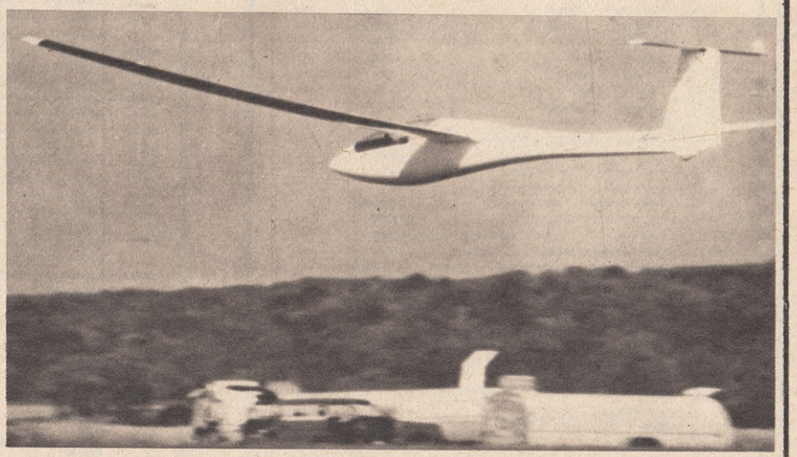
NA ZDJĘCIACH:

1. **Zwycięzca II konkurencji Anglik C. Wilson na śmigłowcu Gazelle w czasie przelotu po obrysie kwadratu.**
2. **Polski Mi-2 w akcji w kwadracie. Na tej maszynie startowali: Z. Domina i T. Ćwik-Maszczyńska.**
3. **Śmigłowiec Hughes 500D, na którym startowali z fantacją angielscy bracia R. W. George i D. A. George.**
4. **W akcji pilot RFN, H. Dressler, na Alouette II.**

Zdjęcia: BERNARD KOSZEWSKI

Obok: Lotnisko aeroklubu w Chérence, gdzie odbywały się mistrzostwa. Przygotowanie do startu w konkurencji przelotu po trójkącie 332 km ● Denise Cruette na swym Mosquito ● Belgijka A. M. Bartels przelatuje na ASW-20.





TE WSPANIAŁE DZIEWCZYNY NA SWYCH JANTARACH

Bardzo wygodnym, uniwersalnym usprawiedliwieniem jest powiedzonko — lepiej późno niż wcale. Mamy na myśli drugie mistrzostwa Europy szybowniczek, o której to imprezie piszemy dopiero obecnie, mimo iż od jej zakończenia minęły prawie dwa miesiące. Aby uprzedzić czyjekolwiek podejrzenia, iż piszemy wyłącznie o imprezach, w których zwyciężają polscy lotnicy, przedstawiamy nieco informacji o mistrzostwach, w których w ogóle Polacy udziału nie brali.

Była to impreza w naszym rozumieniu bardzo ważna, licząca się w świecie sportów lotniczych, bo przecież powstała z inicjatywy polskich szybowniczek zrzeszonych w APRL i została zaakceptowana przez FAI. To w Polsce przed laty zorganizowano prototypową imprezę szybowcową kobiet z udziałem zawodniczek z wielu państw europejskich. Inicjatywa ta zaowocowała przeprowadzeniem w 1979 r. na Węgrzech pierwszych kobiecych mistrzostw szybowcowych Europy. Zgodnie z decyzją FAI postanowiono mistrzostwa rozgrywać co dwa lata. Triumfatorką pierwszych mistrzostw była szybowniczka NRD M. Warstat. Francja natomiast zgłosiła zamiar zorganizowania następnych mistrzostw na swoim terenie. Tak też się stało. W dniach 19—31 lipca w miejscowości Chérence, położonej około 60 km na zachód od Paryża, odbyły się drugie mistrzostwa szybowniczek Europy. Do zawodów zgłoszono ekipy z 8 państw: 4 w klasie 15 m i 6 w klasie standard. Zgłosiły się szybowniczki z Belgii, Francji, ZSRR, Węgier, NRD, RFN, CSRS i Szwecji. Państwa te reprezentowane były przez 10 zawodniczek w klasie 10 m i 14 w klasie standard.

Wśród zawodniczek były lotniczki o różnym wieku i doświadczeniu. Według statystyk, prowadzonych przez biuro prasowe, wiek uczestniczek zawierał się w granicach od 21 do 51 lat, a jeśli chodzi o liczbę godzin spędzonych w powietrzu, to wartości rozciągały się od 600 do 2 650 godzin z wyjątkiem przedstawicielki ZSRR T. Zagajnowej, która wylatała ponad 5 000 godzin.

Przygotowaniem mistrzostw zajmował się z ramienia francuskiej federacji szybowcowej (FFVV) Marcel Juillot. Nad organizacją i przebiegiem imprezy czuwał komitet aeroklubu pod przewodnictwem M. Cruette, szefa pilotażu A. Carré i meteorologa M. Jullot'a.

Otwarcie mistrzostw w dniu 19 lipca połączono z pokazem dorobku aeroklubu w Chérence. Pierwsze starty natomiast naznaczono na 20 lipca. Niestety, kapryśna pogoda sprawiła, że pierwszą konkurencję rozegrano dopiero 24 lipca i to tylko w klasie 15 m. Najlepsze wyniki osiągnęły trzy zawodniczki: Belgijka Maria Bartels, dwie szybowniczki z RFN i Francuzka Denise Cruette z klubu w Chérence. Cóż z tego, kiedy na trzy dni niepogoda zatrzymała na ziemi wszystkie szybowce i dopiero 27 lipca można było starty przeprowadzić w obu klasach jednocześnie. Sprzyjające warunki umożliwiły Francuzce M. F. Gavaret pokonanie odległości trójkąta 158 km, a Belgijce A. M. Bartels — 156 km. One też utworzyły, jak to się pięknie w naziemnych dyscyplinach sportu mówi — czołówkę w klasie 15 m. W klasie standard aż pięć zawodniczek osiągnęło odległość 166 km. W liczbie tej znajdowały się szybowniczki z ZSRR, CSRS i NRD. Dzień następny przyniósł jeszcze lepsze warunki meteorologiczne i również wyniki. D. Cruette osiąga dobry czas na trójkącie 332 km, podobnie jak i trzy jej współzawodniczki. Lepsze są też osiągnięcia w klasie standard, w której — słuchajcie, słuchajcie — królują Jantary Made in Poland. Bo oprócz Cirrusów, ASW-19 i LS-4 najwięcej punktów zdobywały „dziewczyny" latające na Jantarach. Niestety, w klasie standard nie zdołano rozegrać wszystkich czterech konkurencji przewidzianych regulaminem FAI. Wyniki zatem obliczano na podstawie trzech konkurencji. W dniu zakończenia mistrzostw próbowano jeszcze ratować sytuację, ale nawet w ostatniej chwili nie udało się przeprowadzić ani jednego startu. Wyraźnie Eol, bóg wiatrów, pogniewał się na szybowniczki i w klasie standard nie można było przyznać tytułów mistrzowskich i medali FAI. 31 lipca nastąpiło wręczenie medali i nagród. Drugie mistrzostwa Europy zostały zatem oficjalnie zakończone. Już wiemy, gdzie odbędą się trzecie mistrzostwa. Funkcję gospodarzy mistrzostw chcą podjąć sportowcy ZSRR. Tam też, najprawdopodobniej w Orle, spotkają się w 1983 r. szybowniczki z Europy. Organizacja zawodów w Chérence była wzorowa. Zawodniczki dysponowały wszelkimi pomocami. Informacje ogólne i meteorologiczne przekazywano dodatkowo w dwóch językach — angielskim i niemieckim.

Oto wyniki mistrzostw w poszczególnych klasach.

Klasa 15 m

1. Marie Francoise Gavaret (Francja) ASW-20 — 2 220 pkt, 2. Denise Cruette (Francja) Mosquito — 2 069 pkt; 3. Teresa Toivenen (Szwecja) ASW-20 — 2 063 pkt; 4. A-Marie Bartels (Belgia) ASW-20 — 2062 pkt; 5. Georgette Litt (Belgia) Mini-Nimbus — 1 942 pkt; 6. Maryvonne Guitton (Francja) LS-3 — 1 782 pkt; 7. (ex aequo) Ingeborg Müller (RFN) Ventus — 1 782 pkt; 8. Francine Hannhart (Francja) Mosquito — 1 670 pkt; 9. Ingrid Blecher (RFN) LS-3 — 1 136 pkt; 10. A-Marie Brondel (Francja) DG-200 — 332 pkt.

Klasa standard

1. A-Marie Pinon (Francja) Cirrus — 2 973 pkt; 2. Eva Daroczy (Węgry) Jantar — 2 712 pkt; 3. Eda Łaan (ZSRR) Jantar — 2 685 pkt; 4. Monika Warstat (NRD) Jantar — 2 617 pkt; 5. Tamara Zagajnowa (ZSRR) Jantar — 2 612 pkt. 6. Maria Bolla (Węgry) Jantar — 2 536 pkt; 7. Helmi Lebok (RFN) LS-4 — 2 533 pkt; 8. Marlis Lertam (RFN) LF-4 — 2 452 pkt; 9. Maria Kyzivatova (CSRS) ASW-19 — 2 103 pkt. 10. Jindriska Paluskova (CSRS) ASW-19 — 2 066 pkt.

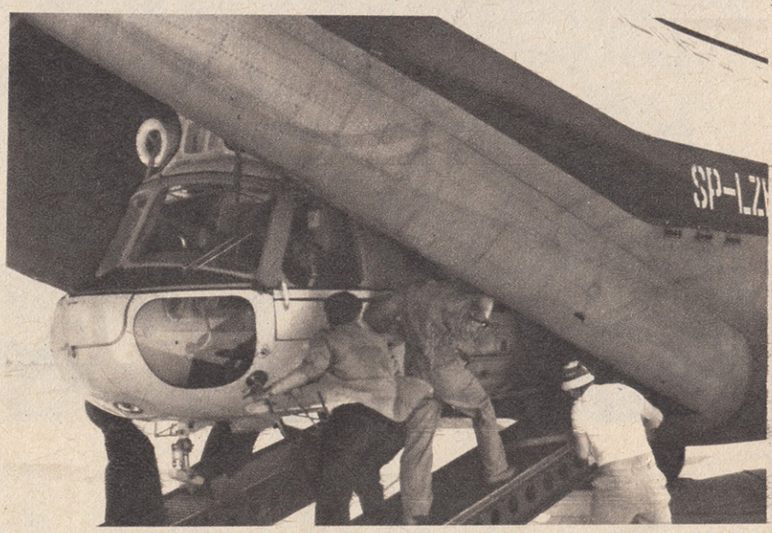
Na zdjęciach z lewej: Mistrzynie Europy w klasie 15 m. Od lewej: D. Cruette — medal srebrny, M. F. Gavaret — medal złoty, T. Toivonen — medal brązowy ● Zawodniczki w klasie standard nie zdobyły tytułów mistrzowskich. Wręczono im dyplomy. Od lewej: A. M. Pinon, E. Daroczy i E. Łaan.
Zdjęcia: „Aviation Magazine"

No cóż, na zakończenie należałoby wyrazić ubolewanie, że polskie szybowniczki nie uczestniczyły w tej pięknej imprezie. Nie znane są nam przyczyny, dlaczego tak się stało. Szkoda również, że nie wysłano nawet tak zwanych obserwatorów, bądź jedną tylko lotniczkę do pomocy w komisji sędziowskiej czy przy organizacji mistrzostw. Nie musieliśmy tam jechać tylko po liście laurowe. Przecież zgodnie ze szlachetną ideą wszystkich imprez sportowych — udział też się liczy. Bardzo nas cieszy sukces wszystkich, szczególnie pań latających na polskich szybowcach. I tym też musimy się zadowolić po drugich kobiecych mistrzostwach szybowcowych Europy. Na zakończenie pragniemy dodać, że również nie byliśmy na tej imprezie, toastów za zdrowie mistrzyń nie spełnialiśmy, a informacje i zdjęcia zaczerpnęliśmy z sierpniowego numeru czasopisma francuskiego „Aviation Magazine". (I)

LOT nowiny

Nr 231-232
sierpień
wrzesień
1981

Oto jak samolot przewozi samolot!



NA BARANA

Pewna poważna firma lotnicza reklamuje swoje usługi sloganem „Wozimy wszystko poza żyrafami". LOT może powiedzieć o sobie to samo. Działalność towarowa polskiego narodowego przewoźnika, chociaż mniej spektakularna, a może ty ko mniej znana, jest faktem, a przewóz śmigłowca z Warszawy do dalekiej Nigerii wart jest dziennikarskiego zainteresowania. Wszystko zaczęło się w roku 1979, kiedy przedsiębiorstwo PEZETEL podpisało z Nigerią kontrakt na usługi otnicze. Chodziło o opryskiwanie pól środkami chemicznymi oraz loty zwiadowcze nad terenami, które tym się charakteryzują, że stanowią miejsce tworzenia się szarańczy wędrownej, która nalatując w olbrzymich stadach uprawy, głównie zboża, wyrządza ogromne straty.

Oszczędności dzięki lotom są tak wielkie, że opłaca się z Polski zakontraktować ekipy wraz ze sprzętem. Sprzęt, to śmigłowce wraz z częściami zamiennymi. Mieści się to w ogromnym Antonowie-12, samolocie znakomicie dostosowanym do przewozu ciężkich i nietypowych przesyłek.

Podróż do Nigerii jest daleka i ciekawa, tym bardziej oryginalna, że rejs charterowy wykonuje jedna załoga. Samolot startuje z lotniska Okęcie w Warszawie w samo południe. Oprócz załogi na pokładzie znajduje się pilot i obsługa techniczna czwartego już śmigłowca, który za kilka dni pracowicie latać będzie nad Nigerią i Kamerunem.

LOT jest spokojny, widoczność dobra. Po 5 godzinach lądujemy na tunezyjskim lotnisku w Jerbie. Tutaj spędzimy noc. Zamykamy samolot i jedziemy do hotelu. Ośrodek jest nowoczesny, dużo turystów z Anglii, Szwecji, RFN i Włoch. Kolacja na świeżym powietrzu przy świecach i butelce dobrego i taniego wina tunezyjskiego. Dzisiaj trzeba iść spać, bo pobudka 6 rano i kolejny skok na odległość ponad 3000 km.

Rano tankujemy paliwo „pod korek", załatwiamy przy pomocy uczynnych i sympatycznych pracow-

DOKOŃCZENIE NA STRONIE NASTĘPNEJ

DYREKTOR PLL LOT
gen. bryg. pilot
doc. dr hab.
JÓZEF KOWALSKI

Generał Józef Kowalski urodził się w 1925 r. w rodzinie chłopskiej, w Zygmuntowie, powiat Sochaczew.

W czasie okupacji walczył w oddziałach GL i AL na terenie województwa warszawskiego. Brał udział w Powstaniu Warszawskim. Po jego upadku był więziony w obozie koncentracyjnym Radogoszcz-Łódź.

Z lotnictwem związany jest od 1946 r., od początku służby wojskowej. Po ukończeniu Oficerskiej Szkoły Lotniczej przechodził kolejne szczeble dowodzenia, dowodził m.in. pułkiem lotniczym. W 1963 r. został komendantem Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie. Jako pilot wykonuje loty na wszystkich typach samolotów wojskowych, oprócz naddźwiękowych.

Ukończył zaocznie Akademię Sztabu Generalnego Wojska Polskiego oraz studia wyższe w wydziale prawa Uniwersytetu Warszawskiego. Tytuł doktora nauk humanistycznych uzyskał w 1969 r., a doktora habilitowanego w 1977 r.

Poseł na Sejm VI kadencji, jako przewodniczący Podkomisji Lotniczej i Drogowej i zastępca przewodniczącego Komisji Oświaty i Wychowania. Członek PPR od 1945 r., członek PZPR; był delegatem na IV i VI Zjazdy PZPR oraz delegatem na IX Nadzwyczajny Zjazd Partii, wybrany przez Wojewódzką Konferencję Partyjną w Lublinie. Odznaczony: Krzyżem Komandorskim, Oficerskim i Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Krzyżem Walecznych, Krzyżem Partyzanckim. Jest Zasłużonym Pilotem Wojskowym PRL.

DOKOŃCZENIE ZE STRONY POPRZEDNIEJ

ników TUNIS AIR niezbędne formalności i start w dalszą drogę. Nad Maiduguri położone na północy Nigerii nadlatujemy po godzinie 12.00. Miasto większe niż myślałem, lotnisko senne. Upał.

Wpadamy w ręce dużej grupy Polaków. Dla nich taki przylot polskiego samolotu to wydarzenie. Witają nas, jakbyśmy byli pionierami, którzy pierwsi przybyli do tego egzotycznego miejsca. Rozładunek trwa błyskawicznie. Okazuje się, że koszty sprzętu użytego do rozładunku są niebywale wysokie. Stąd pośpiech, a pojęcie czas, to pieniądz, w Maiduguri nabiera wyjątkowego znaczenia.

Wieczór spędzam w towarzystwie Polaków. Jest sobota, weekend i imieniny Jana. Trochę to zabawne celebrować taką uroczystość w Nigerii. Gości ponad 100 osób: lekarze, architekci, wykładowcy na miejscowym uniwersytecie, ludzie businessu i piloci.

Jestem sam, bo załoga LOTU odpoczywa w hotelu. Rano wcześnie odlatujemy w powrotną drogę.

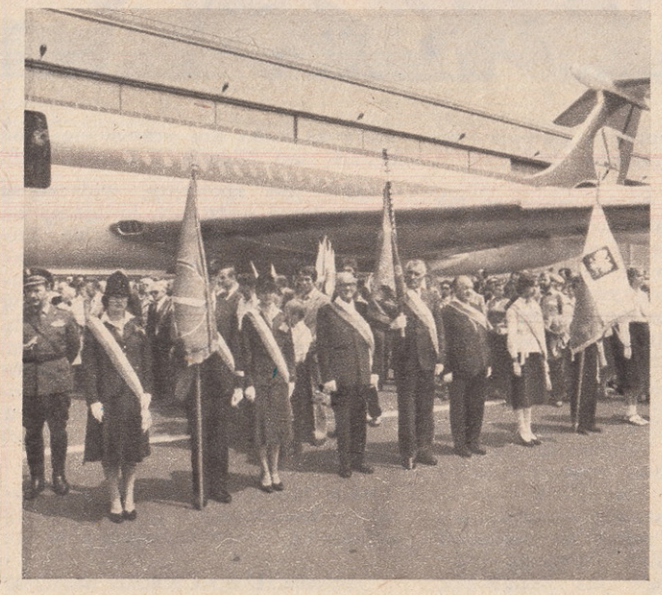
Odlot. Żegna nas jeszcze więcej ludzi niż witało. Jest wyraźnie smutno. Nie lubię pożegnań — my wracamy do kraju, oni pozostają. Wtargnęliśmy w ich życie na kilkanaście godzin i porzucamy. Kiedy znowu wyląduje samolot w barwach LOTU? Nie wiemy. Oni będą czekać.

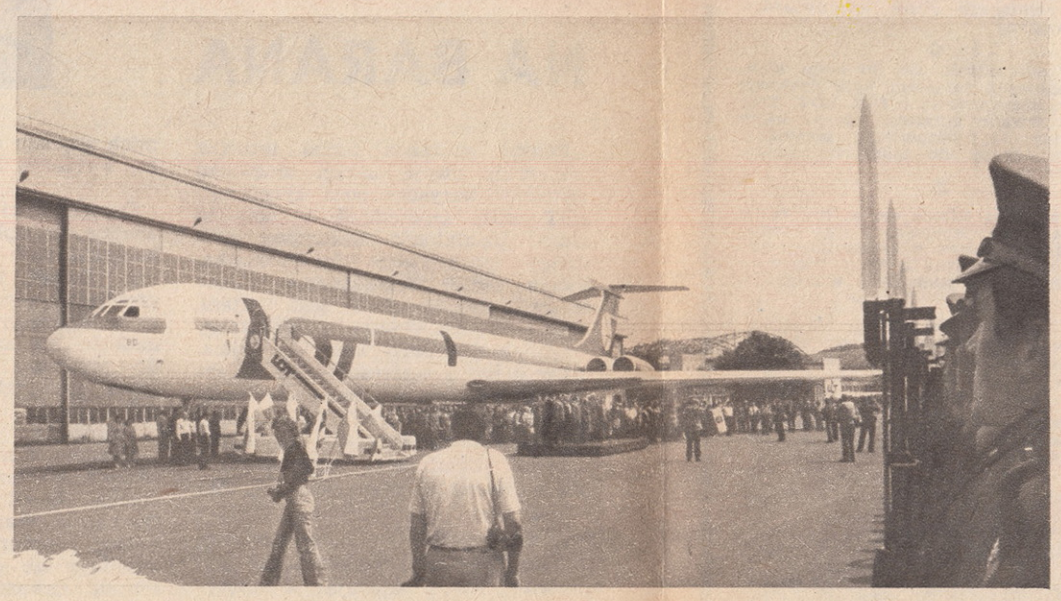
Wracamy do Warszawy przez znaną i gościnną Jerbę. Na pokładzie kapitan śmigłowca. Spędził w Nigerii 7 miesięcy. Ciężka praca w bardzo trudnych warunkach. Przychodziło spać w buszu w podczepionych pod śmigłowcami hamakach. Pierwsza noc w dżungli to przeżycie, którego się nie zapomni. Dżungla śpi w dzień i żyje w nocy. I to jak żyje. Mieli awarię. Pech chciał, że wykonywał lot z miejscowymi notablami. Lądowali w buszu i 24 godziny przedzierali się do pierwszego osiedla. Dotarli pół żywi. Skontaktowali się z bazą i nadeszła pomoc. W ostatniej chwili. Miejscowi zdenerwowani, że śmigłowiec nie wraca do wioski, wzięli „w zastaw" mechanika. Po 18 godzinach oczekiwania rozpoczęły się rytualne tańce. Biedak narodził się po raz drugi, kiedy z nieba dosłownie nadeszła pomoc.

Wtorek rano, godzina 3 rano. Podchodzimy do lądowania na lotnisku Okęcie. Miasto wita nas burzą i bardzo niskim pułapem chmur. Trudne lądowanie. Leje, ale jest ciepło. Od piątku do wtorku przelecieliśmy 12 tysięcy kilometrów, spędzając w powietrzu efektywnie ponad 20 godzin. Spaliśmy w dwóch krajach w różnych warunkach klimatycznych i kulturowych.

I dostarczyliśmy śmigłowiec. Samolot przewoził samolot. Na barana.

M.S.K.





Nadaję Ci imię Generał Sikorski

Na płycie lotniska Okęcie w podniosłym nastroju i w obecności licznie przybyłych gości odbyła się uroczystość nadania kolejnemu Il-62M imienia gen. Władysława E. Sikorskiego.

Został więc oficjalnie ochrzczony czwarty już reprezentacyjny samolot z latającej flotylli LOTU. Warto przypomnieć, że „szampańskimi" poprzednikami „Gen. Władysława E. Sikorskiego" byli „Mikołaj Kopernik", „Tadeusz Kościuszko", „Fryderyk Chopin". „Kościuszko" chrzczony był w Chicago, a jego ojcem chrzestnym był prezes Fundacji Kościuszkowskiej dr Eugeniusz Kusielewicz, matką chrzestną „Kopernika" została Jadwiga Sliżewicz, długoletni pracownik PLL LOT, a „Chopina" — znakomita polska pianistka — Halina Czerny-Stefańska.

Uroczystość chrztu „Gen. Władysława E. Sikorskiego" wyznaczona została na dzień 2 lipca 1981 roku, poprzedzający 38 rocznicę tragicznej śmierci gen. Sikorskiego.

Aktu odsłonięcia wizerunku patrona umieszczonego na kadłubie samolotu dokonali „weterani" PLL LOT, kombatanci II wojny światowej, podwładni Generała — kapitanowie Klemens Długaszewski i Czesław Malinowski, który został w 1943 roku udekorowany przez gen. Sikorskiego Krzyżem Virtuti Militari.

Wzruszonym celebrantom goście złożyli najszczersze gratulacje, by następnie wznieść toast za pomyślne loty „Generała Władysława E. Sikorskiego".

I.T.S.

Przedstawiamy kilka informacji o Il-62M „Władysław Sikorski": czterosilnikowy samolot odrzutowy, 168 miejsc pasażerskich, ciężar przy starcie – 167 ton, maksymalny ciężar handlowy – 23 tony, zasięg – 10 500 km, ciąg silników – 11,5 tys. kG każdy, maksymalna prędkość 900 km/h, maksymalna wysokość lotu – 12 200 m.

SONDA

Co dalej z biurowcem LOTU?

Panie dyrektorze — zwracamy się do Ryszarda Dąbrówki, dyrektora Centrum Obsługi Pasażerów PLL LOT — a więc stało się, jak doniósł PAP budowa lotowskiego Centrum stanęła w martwym punkcie? Pisaliśmy ostatnio na swych łamach, że są opóźnienia, iż wykonawca, firma angielska Cementation International Limited, nie wywiązuje się ze zobowiązań itd...

R. D. 21 lipca br. firma Cementation wykorzystując fakt niezapłacenia dwóch faktur przez Bank Handlowy, wskutek chwilowego braku pieniędzy, zerwała kontrakt stosując odpowiedni paragraf z porozumienia z PLL LOT, który pozwolił na prawne tego rodzaju przedsięwzięcie.

W związku z tym Cementation zeszło z budowy w przypadkowym momencie realizacji tej inwestycji. Z budowy zszedł także drugi kontrahent po firmie angielskiej — Budimex. Na budowie pozostał generalny realizator inwestycji — Budopol, który w chwili obecnej w oparciu o zlecenie Intraco dokonuje robót zabezpieczających.

W przygotowaniu jest właśnie Uchwała Rady Ministrów co do dalszych losów tej inwestycji.

Z uwagi na pierwsze zaawansowanie budowy, które wynosi ponad 45%, zgromadzenie dużej ilości urządzeń, maszyn i materiałów oraz niewykorzystanie kredytów finansowych uważam, że budowa winna być zrealizowana.

W związku z tym PLL LOT wystąpiły do resortu komunikacji o kontynuowanie budowy Centrum Obsługi Pasażerów.

Chciałbym zaznaczyć, że w wypadku wstrzymania budowy LOT poniósłby poważne straty z uwagi na konieczność spłat zaciągniętych kredytów oraz niemożność uzyskania planowanych wpływów z eksploatacji obiektu.

Uważam, że w tej sytuacji LOT spodziewać się może takiej decyzji resortu, która zabezpieczy interes przedsiębiorstwa.

I. T. S.

GOŚCILIŚMY NA POKŁADZIE

Roześmianą Gawędę udającą się na swoje kolejne artystyczne tournee do Włoch.

KRONIKA LOTU

2 lipca 1981 roku w siedzibie PLL LOT na lotnisku przed hangarem nr 4, w obecności gości i przedstawicieli załogi, nadano imię Generała Władysława E. Sikorskiego samolotowi Il-62M SP-LED.

Ojcami chrzestnymi byli kapitan PLL LOT Klemens DŁUGASZEWSKI i nawigator lotniczy Czesław MALINOWSKI. Zasłużeni dla Polskich Linii Lotniczych LOT, obecnie emeryci, byli żołnierze Generała.

Autorem portretu Władysława Sikorskiego był artysta plasyk Alojzy Balcerzak, zaś autorem dekoracji wewnętrznej artysta plastyk Henryk Wróblewski.

☆

Minister komunikacji powołał 9 lipca br. na stanowisko naczelnego dyrektora przedsiębiorstwa Polskie Linie Lotnicze LOT docenta dra hab. Józefa Kowalskiego, generała brygady, pilota, oddelegowanego przez ministra obrony narodowej dotychczasowego wieloletniego komendanta Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie.

Poprzedni dyrektor PLL LOT Włodzimierz Wilanowski z dniem 30 kwietnia br. przeszedł na emeryturę, w związku z czym resort podjął kroki zmierzające do mianowania następcy. Zgodnie z obowiązującym porządkiem prawnym kandydatury powinny być zaopiniowane przez prezydium KSR przedsiębiorstwa. Jednak wbrew temu Konferencja Samorządu Robotniczego PLL LOT zastosowała inny tryb działania: wybór kandydata drogą konkursu. Ministerstwo zakwestionowało legalność zamierzonego postępowania KSR i przedstawiło do zaopiniowania kandydatury osób reprezentujących środowisko lotnicze i posiadających odpowiednie kwalifikacje do kierowania tym skomplikowanym i specyficznym przedsiębiorstwem.

Mimo kilkakrotnych spotkań kierownictwa resortu komunikacji z prezydium KSR oraz wyjaśnień prawnych i merytorycznych aspektów sprawy, konferencja samorządu 27 maja dokonała wyboru kandydata na dyrektora i zwróciła się do ministra komunikacji o jego mianowanie. Minister zajął w tej sprawie stanowisko negatywne, informując o nim opinię publiczną. Stanowisko to zostało podtrzymane przez kierownictwo rządu, do którego prezydium KSR zwróciło się o mediację.

8 lipca Konferencja Samorządu Robotniczego PLL LOT omawiając prośbę ministerstwa o zaopiniowanie kandydatur wysuniętych przez ministra komunikacji, nie ustosunkowała się do nich merytorycznie. Jednocześnie — z inicjatywy działającej w tym przedsiębiorstwie organizacji NSZZ „Solidarność" — podjęto decyzję o przeprowadzeniu 9 lipca akcji protestacyjnej w postaci 4-godzinnego strajku załogi. Strajk ten zakłócił tok pracy komunikacji lotniczej na liniach krajowych i zagranicznych.

☆

Ze względu na remont lotniska w Goleniowie, od 12 lipca została zawieszona na 2 miesiące komunikacja lotnicza ze Szczecinem.

☆

W lipcu została oddana do użytku na Okęciu droga startowa nr 3.

☆

Dyrektor przedsiębiorstwa przekazał do konsultacji projekt ustawy o przedsiębiorstwie państwowym Polskie Linie Lotnicze LOT.

Projekt ustawy określa cel i przedmiot działalności przedsiębiorstwa, przewiduje utworzenie Rady Nadzorczej oraz określa kompetencje i uprawnienia ministra komunikacji, samorządu załogi i dyrektora przedsiębiorstwa.

Dyrektor Centralnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego z dniem 1 września 1981 r. powołał na stanowisko z-cy dyrektora ds. handlowych i I zastępcy dyrektora PLL LOT Bronisława Klimaszewskiego, dotychczasowego z-cę kierownika Wydziału Handlowego.

☆

21 lipca prowadzone były negocjacje między Ministerstwem Komunikacji a przedstawicielami załogi PLL LOT. Ich celem było znalezienie porozumienia, aby znormalizować sytuację w przedsiębiorstwie.

W godzinach popołudniowych przedstawiciele PLL LOT zostali przyjęci przez ministra komunikacji Mieczysława Zajfryda, który poinformował ich o treści listu, jaki otrzymał od premiera, gen. armii Wojciecha Jaruzelskiego.

W liście tym premier stwierdził, m. in., że uważa za w pełni uzasadnione określenie samodzielności finansowo-ekonomicznej PLL LOT w zakresie przewozów lotniczych, zgodnie z założeniami reformy gospodarczej. Samodzielność finansowo-ekonomiczną przedsiębiorstwa powinna określać odrębna ustawa, w której uregulowane zostaną również i inne zagadnienia dotyczące organizacji i działalności PLL LOT.

W późnych godzinach wieczornych odbyło się posiedzenie Komisji Zakładowej NSZZ „Solidarność" przy PLL LOT. Powzięto na nim uchwałę, w której czytamy m. in., że „traktując zawarte w liście premiera ustalenia jako podjęcie zerwanego nie z naszej winy dialogu z władzą, Komisja Zakładowa NSZZ „Solidarność" zawiesza akcję strajkową planowaną na 24 lipca br., mimo niespełnienia postulatów załóg".

☆

Rzecznik prasowy rządu poinformował, że prezes Rady Ministrów gen. armii Wojciech Jaruzelski, po zapoznaniu się ze stanowiskiem dyrektora PLL LOT gen. bryg. pil. Józefa Kowalskiego, przedstawicieli konferencji samorządu robotniczego LOTU oraz zgodnie z wnioskiem ministra komunikacji, uznał za w pełni uzasadnione ustalenie w drodze odrębnej ustawy funkcjonowania przedsiębiorstwa państwowego PLL LOT.

Ustawa ta powinna określić samodzielność finansowo-ekonomiczną PLL LOT w zakresie przewozów lotniczych oraz bezpieczeństwa kraju. Projekt ustawy minister komunikacji skieruje w niedługim czasie do uzgodnień międzyresortowych oraz do zaopiniowania przez dyrektora PLL LOT i przedstawicieli załogi.

Rzecznik poinformował również, że minister komunikacji biorąc pod uwagę sugestie przedstawicieli załogi oraz wniosek dyrektora przedsiębiorstwa PLL LOT, zamierza powołać Bronisława Klimaszewskiego na stanowisko zastępcy dyrektora PLL LOT ds. handlowych.

☆

Samolot rejsowy PLL LOT An-24, kursujący na linii z Katowic do Gdańska, został 21 lipca w godzinach popołudniowych porwany i wylądował o godz. 17.04 na lotnisku Tempelhof w Berlinie Zachodnim, w bazie lotnictwa wojskowego USA. 22 lipca krótko po północy samolot ze wszystkimi pasażerami (30 osób) wylądował na lotnisku Gdańsku-Rębiechowie.

Porywacz samolotu PLL LOT, Bernard Piętka, stanął 22 lipca przed zachodnioberlińskim sędzią śledczym, który wydał nakaz jego aresztowania. Podczas przesłuchań oświadczył, że zdecydował się na ten krok w obawie przed służbą wojskową, do której został właśnie powołany. Aktu piractwa powietrznego dokonał on posługując się granatem ćwiczebnym i sprawnym pistoletem małokalibrowym, który zbudował sam. Pistolet był załadowany jednym ostrym nabojem. Zgodnie z obowiązującym w Berlinie Zachodnim kodeksem karnym, porywaczowi grozi kara pozbawienia wolności do 5 lat.

☆

24 lipca odbyła się egzekutywa Komitetu Warszawskiego KW PZPR z udziałem egzekutywy KZ i przedstawicieli dyrekcji PLL LOT.

W czasie obrad poruszone były najważniejsze sprawy naszego przedsiębiorstwa, dotyczące m. in. wprowadzenia do NPSG inwestycji AIR TERMINALU, podjęcia doraźnej modernizacji MDLu i generalne rozwiązanie sprawy portu lotniczego Warszawy w drodze realizacji Okecia II, budowy centralnego magazynu paliw i smarów oraz oczyszczalni ścieków, wprowadzenia do eksploatacji PLL LOT samolotów szerokokadłubowych dalekiego zasięgu, rozbudowy bazy technicznej, modernizacji portów krajowych, wyprostowania korytarzy powietrznych i przyznania przedsiębiorstwu uprawnień centrali handlu zagranicznego.

Powyższe sprawy mimo uchwał KSRu i starań ze strony dyrekcji nie doczekały się realizacji.

Wykaz przedstawionych problemów warunkujących sprawniejsze działanie PLL LOT, zgodnie z ustaleniami egzekutywy KW, zostanie przekazany do Ministerstwa Komunikacji i zainteresowanych resortów w celu podjęcia energiczniejszych działań.

☆

5 sierpnia 27-letni Franciszek Izdebski grożąc użyciem ładunków wybuchowych usiłował porwać samolot PLL LOT wykonujący rejs z Katowic do Gdańska. Na pokładzie samolotu znajdowało się 49 pasażerów. Załoga samolotu na podstawie oceny sytuacji i kierując się doświadczeniem z dawnych podobnych wydarzeń spowodowała, że próba porwania nie udała się.

Jest to jedno z trzech kolejnych porwań w krótkim okresie czasu na tej trasie. Piszemy o tym przypadku bardziej szczegółowo ze względu na jego szczególny przebieg. Załoga nie podjęła żadnej decyzji narażającej pasażerów, a jednak udaremniła porwanie.

W uznaniu tego faktu dyrektor PLL LOT zamierzał wystąpić o odznaczenia państwowe dla całej załogi i koordynatora. Wobec negatywnego stosunku NSZZ Personelu Latającego i Pokładowego PRL wystąpienie zostało wstrzymane w stosunku do załogi, natomiast wniosek o odznaczenie Zb. Malinowskiego, pełniącego dyżur koordynatora, został wysłany.

☆

17 sierpnia odbyła się 104 sesja KSR, której głośnym tematem była dyskusja nad projektem ustawy o PLL LOT. Trzy godziny trwały burzliwe spory, które zakończyły się propozycją powołania specjalnej grupy do dalszych rozmów z rządem.

☆

17—18 sierpnia odbyła się w Warszawie pierwsza tura konsultacji na temat przedłużenia umowy o komunikacji lotniczej między Polską a USA. Następna tura odbędzie się jesienią w Waszyngtonie.

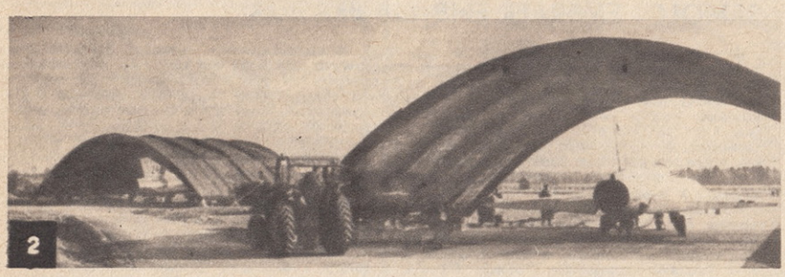
☆

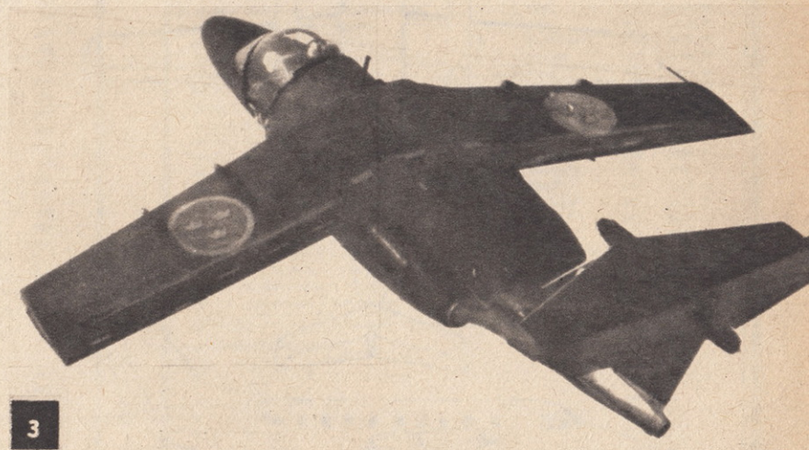
Z dniem 15 września PAN AM zawiesił połączenia Warszawy z Nowym Jorkiem.

☆

Z dniem 1 listopada Skandynawskie Linie Lotnicze SAS zawieszają połączenie między Warszawą i Kopenhagą.

LOT NOWINY. Polskie Linie Lotnicze LOT, 02-148 Warszawa, ul. 17 Stycznia 39, pok. 55, tel. 46-24-58. Redaktor: Iwona Tarała — Szewczyk. Zdjęcia w numerze: Maciej Kwiatkowski (3), Andrzej Pawliszewski (8), Hanna Wesołowicz (4).





W SZWEDZKIEJ BAZIE LOTNICZEJ

KORESPONDENCJA WŁASNA

Na zdjęciach zaczerpniętych ze szwedzkiego czasopisma lotniczego „Flyg revyn" oglądamy: 1. Start samolotów SAAB-37 Viggen. 2. Treningowy samolot odrzutowy SK-60A (SAAB-105) w akrobacji. 3. Samoloty J-35B Draken.

Do programu posiedzenia Komisji Samolotowej CAGI FAI gospodarze spotkania, Królewski Aeroklub Szwecji, włączyli wizytę w szkolnej bazie lotniczej, położonej kilkadziesiąt kilometrów na południe od Sztokholmu. Wizyta składała się z dwóch części. Pierwsza część to pokaz samolotu treningowego SAAB i samolotu bojowego VIGGEN, druga część to zapoznanie się z radiolokacyjnym systemem obronnym w naprowadzaniu samolotów oraz szkoleniem personelu dla jego obsługi. Wbrew pozorom druga część wizyty była w sumie bardziej interesująca niż pierwsza. Ale po kolei.

Lotnisko ma dwa prawie prostopadłe do siebie pasy startowe i bardzo skromne zaplecze obsługi samolotów, urządzone na sposób polowy. A więc namiot jako pomieszczenie rekreacyjne i wiaty do obsługi startów samolotów. Podkreślić tu należy, że Szwecja leży bliżej Bieguna Północnego niż Polska.

Po wypiciu tradycyjnej kawy z wojskowych termosów zaprowadzono nas na stanowisko obsługi startowej. Po chwili przyleciały 2 SAABY i po zrobieniu niewielkiego kręgu wylądowały kolejno na pasie. Ich pozycja przed przyziemieniem była bardzo „przeciągnięta" i co ciekawe, samolot ten ma dodatkowe czwarte koło przy ogonie (zresztą, jak mówili piloci szwedzcy, często używane przy lądowaniu). Po podkołowaniu na stanowisko obsługi i wyłączeniu silnika pilot pozostaje w otwartej kabinie, a mechanik podłącza paliwo (rodzaj węża na kółkach), przewód elektryczny i tlenowy. Równocześnie inni mechanicy odkręcają pokrywy boczne w skrzydłach, a następnie ładują pociski do dział karabinów maszynowych.

Po ok. 10 minutach samoloty ponownie wystartowały, demonstrując dość długi start parą. Następnie udaliśmy się w rejon skrzyżowania pasów i punktualnie o określonej godzinie przyleciał nisko nad pasem najnowszego typu Viggen, demonstrując swoją piękną i groźną zarazem sylwetkę. Dobieg po lądowaniu był niezwykle krótki, około 500—600 m. Imponująca była jego zwrotność na ziemi, której pokaz rozpoczął od kołowania do tyłu z prędkością ponad 50 km/h.

Zupełnym zaskoczeniem dla wszystkich był jednak start Viggena; po rozbiegu trwającym nie więcej jak 400—500 m samolot przeszedł bezpośrednio w fazę wznoszenia, powiększając sukcesywnie jego kąt do ok. 40—45°. Odnosiło się wrażenie, że mógłby bezpośrednio po starcie zrobić pętlę o średnicy kilku kilometrów.

Druga część wizyty przebiegała w kompleksie obiektów szkolnych bazy, którego zasadniczą część stanowił 3-kondygnacyjny budynek dydaktyczny. Zwiedzanie rozpoczęliśmy od spotkania w dużej sali reprezentacyjno-dydaktycznej, wyposażonej we wszystkie możliwe środki audiowizualne. Kierownictwo ośrodka przedstawiło nam zasady obronnego systemu radiolokacyjnego. Cały obszar powietrzny szwedzki z jego otoczeniem podzielony jest na strefy nadzoru z odpowiednio zorganizowaną radiolokacyjną siecią obserwacyjną. Ciekawostką były rezerwowe anteny radiolokacyjne umieszczone na teleskopowo wysuwanych wieżach; podstawową jednak sieć stanowią stałe stanowiska radiolokacyjne na wzniesieniach i wysokich obiektach.

Najciekawszy dla wszystkich uczestników wycieczki był jednak system szkolenia obsługi radiolokacyjnej nadzoru przestrzeni powietrznej, naprowadzanie samolotów i zabezpieczenie lotów. Oto kilka informacji na ten temat (z góry przepraszam za niefachowość określeń, jestem jednak amatorem w tych sprawach).

Do szkoły przyjmowani są wyłącznie chłopcy ze średnim wykształceniem, podstawą kwalifikacji są kilkudniowe badania testowe kandydatów. Istotna jest nie tylko wiedza ogólna i techniczna, ale również predyspozycje psychiczne, psychofizyczne i manualne. System szkolenia polega na wspólnych zajęciach ogólnych, ale przede wszystkim oparty jest na ćwiczeniach praktycznych.

Dolną kondygnację budynku stanowi olbrzymi zespół komputerów obsługujących wszystkie urządzenia elektroniczne do nauki i treningu operatorskiego. Są trzy zasadnicze działy ćwiczeń. Pierwszy dział to sala naprowadzania samolotów, której centralnym miejscem jest olbrzymi stół przedstawiający część terytorium Szwecji. Powyżej stołu, amfiteatralnie znajdują się kabiny operatorów oraz instruktorów. Sytuacje lotnicze symulowane są przez komputer, uczeń-operator śledzi i rejestruje na mapie ruch samolotów wydając odpowiednie polecenia obsłudze stołu, która zgodnie z nimi przemieszcza znaki samolotów. Istota systemu polega na symulowaniu sygnałów radiolokacyjnych do operatora przez komputer i ocenie decyzji uczniów, przy czym instruktor śledzi całą operację na swoim ekranie, mając również możliwość sterowania sytuacjami symulowanymi przez komputer.

Drugi dział ćwiczeń to prowadzenie samolotów w rejonie lotniska. Uczeń i instruktor mają tu oddzielne stanowiska z monitorami. Instruktor prowadzi łączność z uczniem-operatorem (na zasadzie samolot-ziemia), a komputer przetwarza te sytuacje na obydwa monitory. Jest tu możliwa równoczesna współpraca instruktora z kilkoma uczniami. Na podobnej zasadzie odbywa się szkolenie operatorów podejścia do lądowania.

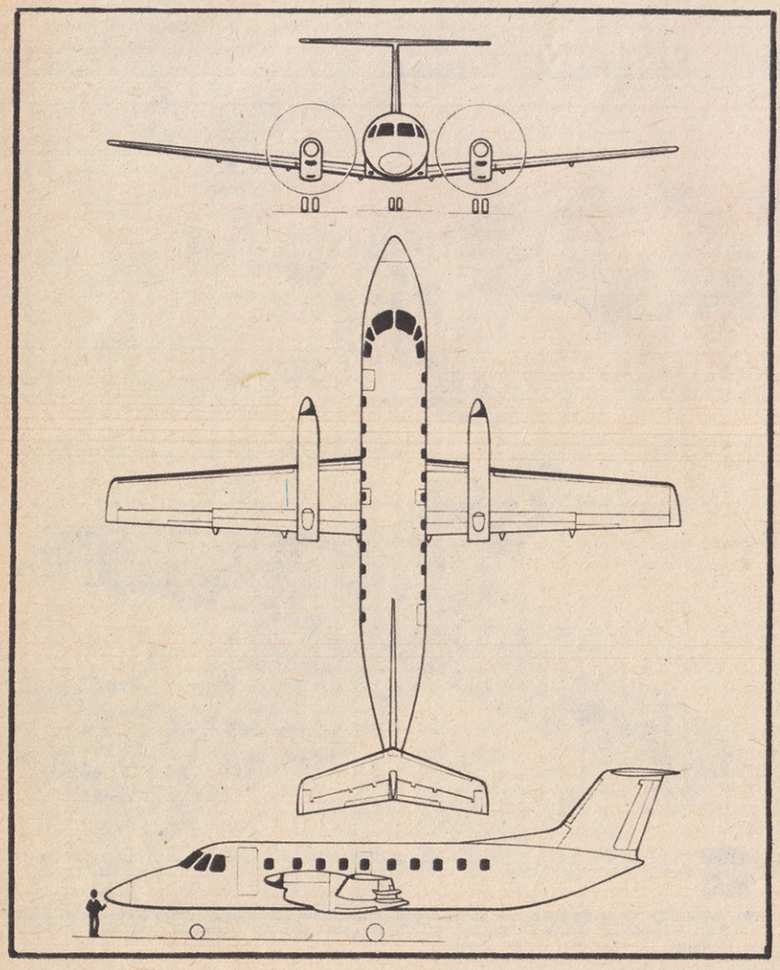
Trzeci dział, to można powiedzieć najwyższy stopień wtajemniczenia. Instruktor ma stanowisko z tyłu obok ucznia i śledzi sytuację lotniczą symulowaną przez komputer. Uczeń prowadzi samolot, a instruktor ocenia prawidłowość jego decyzji, może on również bezpośrednio reagować na niebezpieczne błędy. Jest to w zasadzie ostatni trening operatora przed pracą w warunkach rzeczywistych.

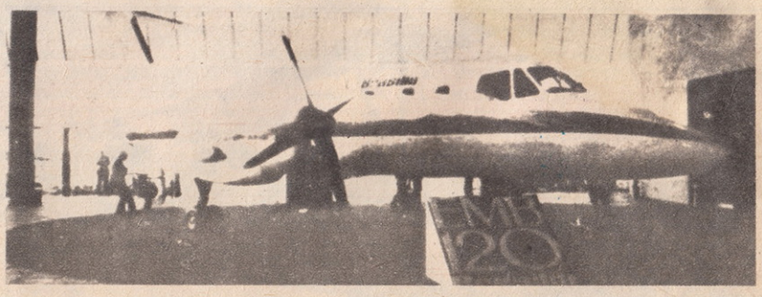
Omawiając skomputeryzowany system szkolenia operatorów radiolokacyjnych, kierownictwo bazy lotniczej z dumą podkreślało ekonomiczność tego systemu, porównując koszty pracy komputera z kosztami godziny lotu samolotu odrzutowego.

Zresztą, przy okazji chciałbym podkreślić olbrzymią skłonność Szwedów do komputeryzacji. Nawet resztę w sk'epach samoobsługowych wydaje komputer.

Na koniec interesująca informacja z rozmów z kierownictwem bazy; otóż wojsko wprawdzie nie zleca aeroklubom podstawowego szkolenia samolotowego (jak u nas w kraju), w poważnym jednak stopniu finansuje zorganizowane formy szkolenia szybowcowego młodzieży, widząc w tym duże efekty propagandowe do pracy w wojsku.

EDWARD POPIOŁEK





SAMOLOT EMBRAER EMB-120 BRASILIA

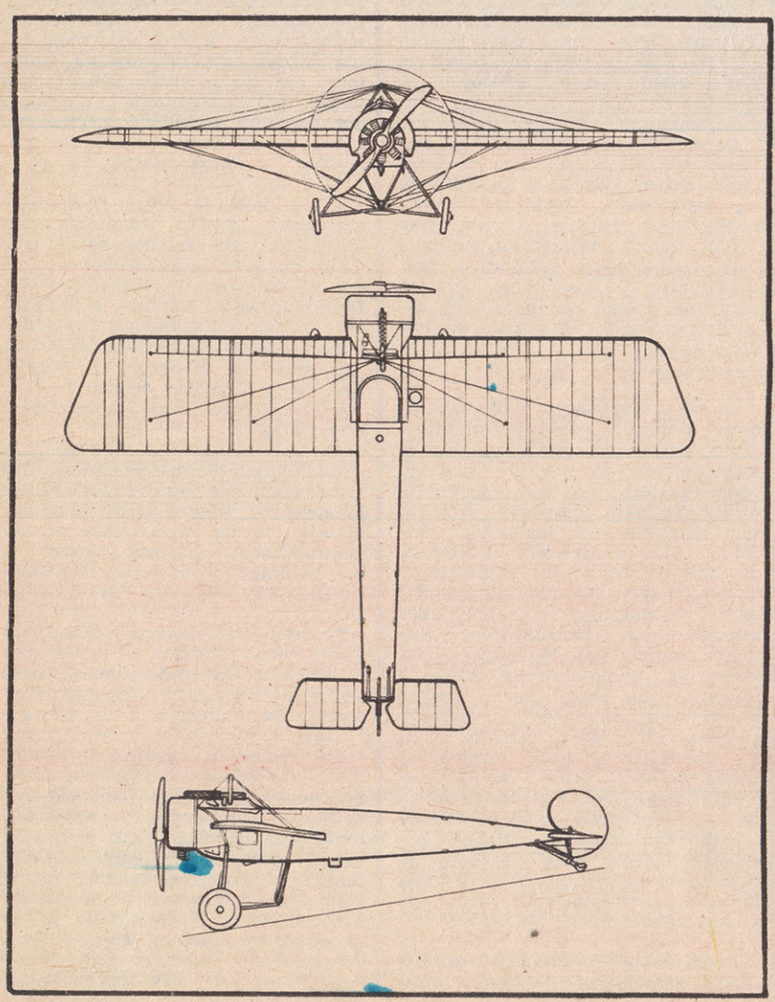
Brazylijska firma EMBRAER opracowuje wielozadaniowy samolot transportowy z dwusilnikowym napędem turbinowo-śmigłowym EMB-120 BRASILIA, przeznaczony do przewozu pasażerów i ładunków towarowych. W 1984 r. przewiduje się uzyskanie certyfikatu amerykańskiego. W dalszym etapie prac mają być również opracowane wersje wojskowe, w tym do wykonywania morskich lotów patrolowych, jak i do rozpoznania elektronicznego. EMB-120 BRASILIA stanowi klasyczny układ samolotu ze skrzydłem dolnopłatowym, o 2 gondolach silnikowych. Skrzydło o obrysie trapezowym, bez skosu, z wzniosem 6° i profilem NACA 23012 zmodyfikowanym, o 2- i 3-dźwigarowej konstrukcji, posiada dwuszczelinowe klapy Fowlera oraz lotki Frisego z klapkami.

Kadłub metalowy półskorupowy o przekroju kołowym ø 1,8 h, z kabiną ciśnieniową. Usterzenia klasyczne w układzie T. Ster wysokości z wyważeniem rogowym. Ster kierunku z pneumatycznym wspomaganiem, dla lotów przy 1 silniku czynnym. Podwozie 3-goleniowe, o zdwojonych kołach, wciągane w locie hydraulicznie. 2 silniki Pratt-Whitney Air Canada PT 7A o mocy 1 118,5 kW. Śmigła Hamilton Standard stałych obrotów z rewersem ciągu. 2 zbiorniki paliwa w skrzydłach o pojemności 2 × 1610 dm³. Samolot zabiera 2-osobową załogę i 30 pasażerów. Za kabiną pasażerską przewidziano pomieszczenie dla ogólnego bagażu oraz garderoby, bufetu i toalety. Drzwi wejściowe z przodu zaopatrzone w schodki.

Pokrycie skrzydła i usterzeń frezowane chemicznie, zaś krawędź natarcia wyposażona w lodochrony pneumatyczne. Elektryczne odladzanie szyb pilota, wlotów do silników oraz łopat śmigła.

(K)

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 19,77 m, długość — 19,63 m, wysokość — 6,05 m, pow. nośna — 38,05 m², wydłużenie — 10, średnica śmigła — 3,20 m. **Masy:** bazowa masa operacyjna pustego samolotu — 5 270 kg, masa ładunku płatnego — 3 130 kg, max. masa paliwa — 2 280 kg, max. masa do startu — 9 072 kg, do lądowania — 8 872 kg. **Osiągi:** max. prędkość podróżna na wys. 7 315 m — 545 km/h, prędkość ekonomiczna — 463 km/h, prędkość wznoszenia — 14,7 m/s, pułap praktyczny — 10 210 m, zasięg przy max. paliwie — 2 594 km, przy 30 pasażerach z rez. paliwa — 648 km, długość pola wzlotów na wys. 0 m — 1 200 m.



SAMOLOT MYŚLIWSKI FOKKER E-III

Młody Holender Anthony Fokker przybył w 1912 r. do Niemiec, gdzie założył w Schwerinie małą fabrykę i szybko zdobył zamówienie armii niemieckiej na samoloty o jakiejkolwiek przydatności wojskowej.

Jego pierwsze samoloty jednopłatowe bez lotek tak zasłynęły statecznością, że sztab brytyjski wysłał 2 oficerów lotnictwa dla zbadania sprawy. Ich raport stwierdzał jednak: samolot nieprzydatny dla lotnictwa brytyjskiego.

W pierwszych miesiącach I wojny światowej wytwórnia Fokkera zaopatrywała armię niemiecką w 3 typy samolotów: A-I (M-8), A-II (M-8L) i A-III (M-5K). Ale na miesiąc przed wybuchem wojny francuski lotnik R. Garros rozwiązał problem strzelania k. masz. poprzez wirującą tarczę śmigła osłoniętego kątowym pancerzem stalowym. Na tak uzbrojonym samolocie Morane Parasol — Garros uzyskał w kwietniu 1915 r. aż 3 zwycięstwa w powietrzu, ale gdy 19.IV.1915 r. wylądował przymusowo za linią frontu Niemcy odkryli tajemnicę i natychmiast zażądali od Fokkera czegoś podobnego. Już w lipcu 1915 r. Fokker zbudował pełnowartościowy synchronizator, a pierwszy tak uzbrojony E-I został oznaczony fabrycznie M-5K/MG. Samolot zademonstrowano sztabowi generalnemu oraz cesarzowi i chociaż pokazy strzelania miały przebieg humorystyczny — broń okazała się groźną.

Pierwszy E-I otrzymał as myśliwski O. Boelcke (40 zwycięstw), który w 3 locie bojowym zestrzelił samolot francuski, potem — M. Immelmann (15), K. Wintgens (18) i inni. Po 3—4 tygodniach kilkunastu pilotów niemieckich zaczęło dewastować lotnictwo alianckie. W lotnictwie brytyjskim pojawiło się nawet określenie „bicz Fokkera", a w debatach parlamentarnych domagano się postawienia przed sądem owych oficerów, którzy na progu wojny nie zakupili tych samolotów dla Anglii. Dochodzenie wykazało jednak, że raport był prawidłowy: samoloty Fokkera były tylko kopią francuskich Morane. Skąd więc takie rosnące liczby strat alianckich aż do końca 1915 r.? Tajemnicę wyjaśnił przypadek. Mimo surowego zakazu przekraczania linii frontu, pilot niemiecki wylądował na E-I omyłkowo we mgle na lotnisku francuskim. Ale nie miało to już większego znaczenia, bo właśnie wchodziły do walki samoloty francuskie z lepszymi synchronizatorami, a potem brytyjskie.

Samoloty E-I przestały działać samodzielnie — dodawano je po 1—2 do jednostek rozpoznawczych. Zresztą rychło je wycofano, bo zostały zastąpione przez E-II i III (obie odmiany z oznaczeniem fabrycznym M-14). Odmiana E-IV ze względu na wady silnika była nieliczna. Około 20 samolotów E-II (jako B-II) użytkowało lotnictwo austro-węgierskie.

Samolot 1-miejscowy. Konstrukcja mieszana.

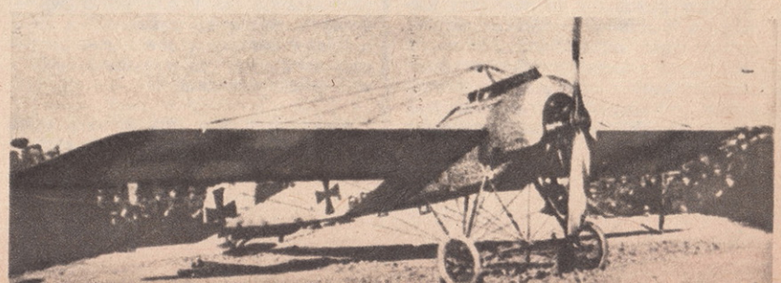
Silnik wirujący Oberursel o mocy: 59 kW (80 KM) w E-I i B-II, 73,6 kW (100 KM) w E-II i III oraz 118 kW (160 KM) w E-IV.

Uzbrojenie: 1 k. masz. Parabellum, potem 2 Spandau 7,62 mm lub 1 Schwarzlose 8 mm (w B-II). Parabellum o szybkostrzelności 700 pocisków (m.in. miał po zsynchronizowaniu szybkostrzelność tylko 500 pocisków/min. **(W)**

Wytwórnia Fokkera wykonała łącznie 5 000—6 000 synchronizatorów do różnych samolotów, jeszcze przed klęską Niemiec zaczęła z ich części produkować w tajemnicy mechanizmy do gramofonów.

Malowanie: Cały samolot w kolorze naturalnym cellonowanego płótna (zielonkawożółtym). Napisy i znaki czarne.

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 9,96 m, długość — 7,17 m, wysokość — 2,39 m. **Masy:** masa własna — 399 kg, masa całkowita — 609 kg. **Osiągi:** prędkość max. — 140,8 km/h, czas wznoszenia na 1 000 m — 5 min, pułap — 3 660 m, czas trwania lotu — 1,5 h.



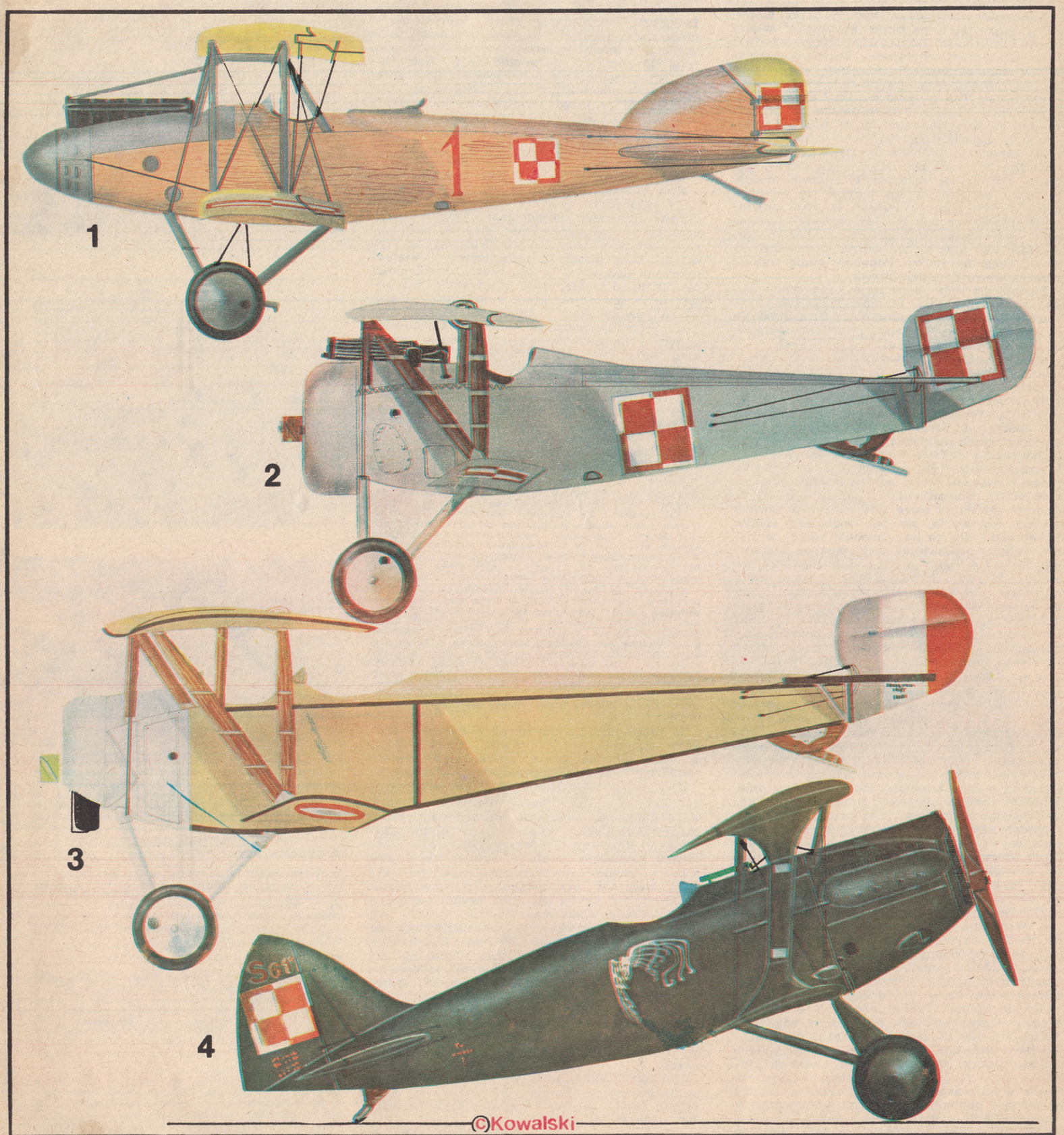
MALOWANIE SAMOLOTÓW POLSKIEGO LOTNICTWA WOJSKOWEGO w latach 1918—1926

Tekst i rysunki: TOMASZ J. KOWALSKI

Uzupełnienie informacji o malowaniu samolotów używanych w polskim lotnictwie wojskowym.

1. Albatros C XII w naturalnych kolorach materiału-sklejki i cellonowanego płótna lnianego; części metalowe w kolorze szarym.
2. Nieuport 17C1 w kolorze srebrnym z nietypowo malowanymi znakami rozpoznawczymi równoległymi do powierzchni ziemi.
3. Nieuport 10 w malowaniu typowym dla lat 1915—1916 stosowanym w lotnictwie francuskim, a polegającym na pozostawieniu całego samolotu w naturalnych barwach, przy czym wszystkie krawędzie powierzchni krytych płótnem obwiedzione były czarną linią. Samolot przedstawiony na planszy użytkowano we francuskiej Szkole Pilotów w 1919 r. (użytkowano go z francuskimi znakami rozpoznawczymi). Numer seryjny nieznany.
4. Spad 61 C1, na którym płk pil. Jerzy Kossowski towarzyszył płk. L. Rayskiemu w czasie rajdu Lida — Ryga — Tallin — Helsinki — Warszawa w dniach 15—21 października 1926 r. Samolot pomalowany był w całości na kolor khaki — francuski i miał nieprawidłowe znaki rozpoznawcze. Opis typu, dane masowe i napisy eksploatacyjne w kolorze czerwonym (przy czym opis typu w białej obwódce). Godło osobiste pilota malowane było jedynie po prawej stronie samolotu.

Nieuport 17C1 z szachownicami malowanymi równolegle do powierzchni ziemi.



©Kowalski

NIE UŚMIECHAŁO SIĘ DO NAS SŁOŃCE HISZPANII

Kolejne mistrzostwa świata modeli latających rozegrane zostały w dniach 7—13 sierpnia na lotnisku wojskowym w miejscowości Burgos w Hiszpanii. To stukilkudziesięciotysięczne miasto leży ok. 250 km na północ od Madrytu i zaledwie ok. 150 km dzieli je od zatoki Biskajskiej. Jak się później okazało, położenie geograficzne Burgos miało bardzo istotny wpływ na charakter pogody, a więc i bezpośrednio na przebieg mistrzostw.

Informator mistrzostw, wydany przez gospodarzy zapowiadał na okres mistrzostw wiatry do 10 km/h oraz temperatury rzędu 23—25°C przy nieznacznej wilgotności. Większość zawodników zaznajomiona była wcześniej z tą prognozą, przygotowując modele na takie właśnie warunki meteo. Tak też było w naszej ekipie. Tymczasem przywitała nas aura daleka od przepowiedni. W dniu treningowym, tj. 8.08., na lotnisku było zaledwie ok. 15°C i od zatoki Biskajskiej dmuchało chłodem z prędkością 10—15 m/s. Nie było odważnych do treningu. W tym czasie odbyła się kontrola techniczna modeli. Kontrola ograniczyła się jedynie do pomiaru masy modeli i gumy. Stoisko kontroli pojemności silników modeli F1C dysponowało do tego celu... suwmiarką uniwersalną z działką elementarą 0,05 mm. O dokładnych pomiarach nie mogło więc być mowy. Podobnie gumę ważono sprężynowymi dynamometrami.

Następnego dnia rozpoczęcie konkurencji modeli szybowców F1A. Zimno i silny wiatr. Na starcie stanęło 84 zawodników z 30 krajów. Są właściwie wszyscy najlepsi, poza Koreańczykami, którzy nie przyjechali.

Starty czołowych zawodników świata przypominały momentami zawody naszych Jaskółek. Modele przygotowane wyśmienicie, wszystkie z dynamicznymi hakami, ok. 80% wyposażonych w różnego rodzaju turbulatory, startowały bardzo nietypowo. Cała technika ograniczała się do wyczekania momentu „ciszy" (ok. 10 m/s), wyholowania szybowca możliwie jak najwyżej i natychmiastowego wyczepienia. O krążeniu na holu, wyszukiwaniu noszeń termicznych, nie było mowy. Sporadycznie zawodnicy (m. in. radzieccy) pozwalali sobie na jeden-dwa zakręty podczas holowania, ale bez większego efektu. Pękały skrzydła na holu, modele waliły w ziemię. Wiatr poniewierał modelami po lądowaniu. W tej sytuacji zawody stały się istną loterią. Tak trwało do końca dnia. Przebieg walki sportowej i osiągane rezultaty są na ogół śledzone na tablicach z wynikami. Tym razem o informacji da się powiedzieć jedno: nikt nic nie wiedział. Tablice umieszczono bowiem przy hangarach w odległości ponad 1 km od startu i podobno tam wożono i wpisywano wyniki.

W tej dość trudnej sytuacji pogubili się i nasi zawodnicy. Najlepiej z trudnymi warunkami radził sobie najmniej doświadczony A. Fiłończuk, który zajął wysoką szóstą lokatę. Dość niespodziewanie konkurentów pogodził mało znany Jugosłowianin, A. Vidensek, któremu też nie udało się uzbierać maksimum punktów. Nie było więc lotów dogrywkowych, co najlepiej świadczy o skali trudności startów w tym dniu. Wysoką pozycję utrzymali zawodnicy ZSRR, wygrywając zespołowo.

Modele szybowców są stale doskonalone, tym niemniej rewolucji nie widać. W konstrukcjach zdecydowanie przeważają kadłuby rurkowe z włókna węglowego, bądź tkaniny szklanej i żywic. Przednie części kadłubów różne: od zwykłych płaskich metalowych płytek do misternie wyprofilowanych opływowych owalnie. Wszystkie modele wyposażone są w haki do startów dynamicznych o różnej konstrukcji i zbliżonej funkcjonalności. Kilka modeli, m. in. nowozelandzkie, miało boczne zaczepy. Przy konstrukcji płatów przeważały wypróbowane układy z dwoma, trzema dźwigarami, większość posiadała kesony. Profile cienkie 6—8%. Latały modele o rozpiętościach do 2 m, a więc wydłużeniach 12—13. Modele o większych rozpiętościach pozostały tym razem w skrzynkach ze względu na silny wiatr. Przy startach szybowców nie znajdują zastosowania różnego rodzaju wykrywacze kominów. Szybowce w 80% są pokryte papierem japońskim, pozostałe kryte są m. in. folią metalizowaną, cienkimi tkaninami itp. Praktycznie wszystkie modele posiadają turbulatory nitkowe, naklejone na keson, przy czym nitki naklejane są prosto lub zygzakowato. Średnica turbulatorów — 0,6—0,8 mm. Na linki holownicze stosowano wszelkiego rodzaju linki plecione z tworzyw, tradycyjne żyłki posiadało zaledwie ok. 30% zawodników. Mechanizmy zegarowe firmowe.

Następnego dnia (tj. 10.08.) rozpoczęły się starty gumówek. Pogoda niewiele się zmieniła. Do walki stanęło 81 zawodników z 27 krajów. Przy silnych porywach wiatru wylapywanie krótkotrwałych noszeń było rzeczą niezwykle trudną. Stąd wiele lotów krótkich, niestatecznych. Zdarzało się, że modele z wysokości np. 120 m przepadały w ciągu kilku sekund o 40—50 m. Tak silna była turbulencja. Porażkę ponieśli główni faworyci — modelarze ZSRR, którzy, mając modele wyregulowane na ciszę, nie mogli sobie poradzić z lotem wznoszącym przy silnym wietrze. Od początku nie wiodło się i naszej ekipie. Straty zaczęliśmy notować już od pierwszej kolejki. Na dodatek już na początku wiatr przewrócił mój przyrząd termistorowy do wykrywania noszeń, uszkadzając go poważnie. W tych trudnych warunkach najlepiej radziła sobie doświadczona ekipa francuska, mistrzowie Europy z 1980 r. i mało dotychczas znany zawodnik z RFN, L. Döring.

Przy bliższym przyjrzeniu się modelom Döringa i jego technice startu okaże się, że zwycięstwo nie jest niespodzianką. Otóż Döring zgromadził na starcie cały arsenał pomocniczych środków technicznych. Należały do nich m. in.: dwa maszty z termistorami i wiatromierzami ustawione w łożu wiatru w odległości ok. 50 m od siebie; dwa rejestratory X-t połączone z masztami, które rejestrowały ciągle zmiany temperatury i prędkości wiatru; momentometr do pomiaru momentu obrotowego silnika gumowego w czasie nakręcania (przyrząd wykorzystywał zasadę wałka skrętnego); zestaw metalowych tulei osłonowych kadłuba w czasie nakręcania gumy; stojak do mocowania modeli; źródła zasilania do termistorów, wiatromierzy i rejestratorów; skrzynka na modele, przyrządy do pomiaru skoku śmigła itp.; trzy modele plus części zapasowe.

Wszystkie te akcesoria zajmowały ok. 4 m². Same modele mistrza budziły już mniej zachwytu, były to konstrukcje o rozpiętości ok. 1 500 mm, płaty z pełnej balsy z profilem 6% i turbulatorem nitkowym. Śmigła o średnicy ok. 560 mm i skoku 750 mm z bardzo lekkiej balsy. Lot silnikowy modeli Döringa charakteryzował się łagodnym wznoszeniem i długotrwałą pracą śmigła dochodzącą do 50 s. Dzięki doskonałemu wyposażeniu technicznemu model jego zawsze startował w odpowiednim momencie — tj. w noszeniu, wykrywanie którego Döring opanował bezbłędnie. Był to typowy i efektywny przykład właściwego wykorzystania pomocy technicznych.

Wracając do innych modeli oceniam, że ok. 20 posiadało mechanizację zmiany kąta statecznika poziomego i steru kierunku. Pozostałe posiadały jedynie wyłączniki zegarowe. Widziałem również kilka modeli latających z lontami. Do napędu stosowano gumę włoską Alfa-Romeo i amerykańską FAI. Własną gumę posiadali Chińczycy — były to nitki o przekroju 1 x 1 mm, kolorem zbliżone do gumy włoskiej. Ze względu na złożone warunki atmosferyczne, część modeli nie mogła w pełni wykazać swoich właściwości lotnych. Niewątpliwie za rewelacyjny należy uznać zespół chiński, który zdobył zespołowo srebrny medal.

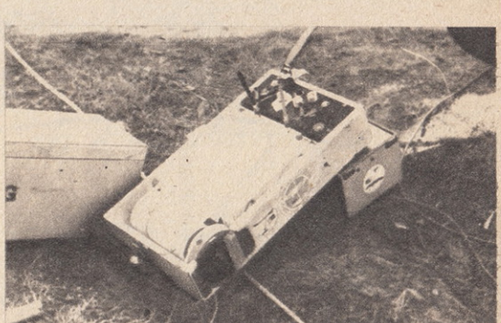
W ostatnim dniu startowały silnikówki. Pogoda znacznie się poprawiła, ucichł wiatr, w pełni świeciło słońce, zrobiło się nareszcie ciepło jak — w Hiszpanii.

Przeważają układy klasyczne z płatami krytymi w całości balsą. Pokrycie z folii duraluminiowej posiadają oprócz radzieckich modele kubańskie i kilka innych. Solidne konstrukcje prezentują Chińczycy. Około 80% silnikówek posiadało kadłuby rurowe wykonane z balsy i wzmocnione tkaninami szklanymi z żywicą, bądź też rury z tkanin i żywicy. Wiele modeli miało śmigła składane, wykonane z żywicy i włókna węglowego.

Do lotów dogrywkowych zakwalifikowało się 13 zawodników, a wśród nich i nasz Czerwiński, co jest sporym sukcesem tego ambitnego zawodnika. W lotach dogrywkowych najlepszym okazał się Węgier Andreas Mecznер. Drugi w klasyfikacji, Wierbicki, w ostatnim locie dogrywkowym rozbija model. Dość niespodziewanie klasyfikację zespołową wygrywają Amerykanie, zespół złożony ze starszych, doświadczonych zawodników. Dwa medale zdobywają Chińczycy.

Dla naszej ekipy start nie był pomyślny, pomimo wyjątkowo starannych przygotowań. Nasz udział będzie zapewne przedmiotem bardziej szczegółowej analizy.

KAZIMIERZ ŁAPIŃSKI



Na zdjęciach od góry: Szybowiec mistrza świata z 1979 r. P. Gunneta z Danii ● L. Doering, mistrz świata 1981 r. w klasie szybowców ● A. Meczner, mistrz świata 1981 r. w klasie silnikówek ● Rejestrator X-T Doeringa z RFN.
Zdjęcia autora

SZYBOWCE F1A

Indywidualnie: 1. A. Vidensek (Jugosławia) — 1 253 pkt, 2. A. Lepp (ZSRR) — 1 231, 3. P. Lagan (Nowa Zelandia) — 1 227, 6. A. Fiłończuk (Polska) — 1 160, 58. B. Gołubowski (Polska) — 839, 59. S. Jurczeniak (Polska) — 836. **Zespołowo:** 1. ZSRR — 3406 pkt., 2. CSRS — 3 313, 3 W. Brytania — 3 240, 11. Polska — 2 835.

GUMÓWKI F1B

Indywidualnie: 1. D. Döring (RFN) — 1 260 + 240 + 300, 2. A. Landeau (Francja) — 1 260 + 240 + 190, 3. G. Pierre Bes (Francja) — 1 260 + 240 + 126, 44. K. Łapiński (Polska) — 1 071, 60. K. Łuniewski (Polska) — 988, 70. A. Poczobut (Polska) — 885. **Zespołowo:** 1. Francja — 3 724 pkt, 2. ChRL — 3 532, 3. Holandia — 3 512, 21. Polska — 2 944.

SILNIKÓWKI F1C

Indywidualnie: 1. A. Meczner (Węgry) — 1 260 + 240 + 300 + 202, 2. E. Werbicki (ZSRR) — 1 260 + 240 + 300 + 09, 3. Z. Wu-ang (ChRL) — 1 260 + 240 + 286, 9. R. Czerwiński (Polska) — 1 260 + 179, 39. J. Ochman (Polska) — 1 124, 44. T. Piątek (Polska) — 1 102. **Zespołowo:** 1. USA — 3 724 pkt, 2. ChRL — 3 689, 3. ZSRR — 3 656.

O PRZYZWOITOŚĆ

Kilka miesięcy temu publikowaliśmy na tym miejscu fakty nierzetelnego traktowania przez niektórych (młodych przeważnie) ludzi transakcji wymiennych, przy pośrednictwie Klubu „Iskra" w niniejszej stronicy naszego tygodnika. Uspokoiło się na długo z tymi sprawami. Jak się jednak okazuje, złe nie śpi. Znów mamy do czynienia z nawrotami chorobliwej pazerności ze strony osób korzystających z usług „Iskry".

Oto krótki opis jednego z nowych incydentów, przy czym musimy wyznać, że sprawa nie jest odosobniona. Nasz Czytelnik, Kazimierz Trznadel z Cieklina, reagując na anons Dariusza Z. z Warszawy o poszukiwaniu przez niego m.in. określonych numerów „SP" z lat 1970–78, napisał do Warszawy w ub. r. list z propozycją wymiany, podając wykaz numerów „Skrzydlatej Polski", które może odstąpić i wykaz tych, które mu brakują. Odpowiedź przyszła niezadługo: Dariusz Z. z wykazu Kazimierza Trznadla wybrał 123 numery naszego pisma jako potrzebne mu, proponując w zamian 92 numery „SP" ze swych zbiorów. Czytelnik z Cieklina nie zaakceptował propozycji, pragnąc dokonać wymiany „numer za numer". Zawiadomił o tym, oczywiście, swego kontrahenta.

Dwa tygodnie później do Cieklina nadszedł drugi list z Warszawy, zawierający ponowioną propozycję wymiany 92 egzemplarzy za 123. Nadawca listu tłumaczył swe intencje tym, iż jeden rocznik jest kompletny, no i że są to numery już archiwalne. Zagwarantował jednak, że po otrzymaniu owych 123 egzemplarzy „SP" **natychmiast** wyśle do Cieklina obiecane **92 numery**.

Kazimierz Trznadel wysłał paczkę w drugiej połowie stycznia br. W liście przesłanym razem z paczką przeprosił swego warszawskiego kontrahenta, że w paczce brakuje 9 egzemplarzy z 1974 r. (wykaz miał robiony kilka lat wcześniej, w międzyczasie podarował komuś te numery i nie odnotował tego).

Upłynął miesiąc – nie było odpowiedzi. Z Cieklina idzie 21 lutego ekspres polecony, z prośbą o wyjaśnienie i przesyłkę. Pięć dni później nadchodzi wreszcie paczka z Warszawy: okazuje się, że brakuje w niej 12 egzemplarzy „SP". Parę dni później Dariusz Z. potwierdza odbiór paczki i wyjaśnia, że zwlekał z wysyłką, gdyż sam czekał na wyjaśnienia. Ale – stawia teraz warunek, że wyśle pozostałe numery, gdy otrzyma z Cieklina kilkanaście egzemplarzy „SP", które szczegółowo określił.

Kazimierz Trznadel skompletował te numery i 13 kwietnia br. wysłał je przesyłką poleconą.

Czas płynął, czytelnik z Cieklina czekał na przesyłkę ze stolicy. 2 czerwca br. wysłał list z prośbą o wyjaśnienie i – czekał dalej. 23 czerwca wysłał ekspres polecony, licząc się z tym, że poprzedni list zwykły mógł nie dojść do rąk adresata. Niestety, żadnego odzewu. Ostatni list wysłał do Warszawy 16 lipca jako polecony, z prośbą o ostateczne załatwienie sprawy do końca lipca br. W liście tym napisał, że po tym terminie będzie prosił o pomoc naszą redakcję. List z prośbą o pomoc przysłał do nas w dniu 27 sierpnia br. I to jest całość sprawy.

Zamiast komentarza: Kolego Dariuszu! Chcemy sądzić, że tu zaszło coś ważnego, co nie pozwoliło Panu wywiązać się z obietnicy. Może był Pan chory? Chcemy bowiem wierzyć, że jest Pan przyzwoitym człowiekiem. Bo – trawestując to co powiedział w Gdańsku prezes Stowarzyszenia Dziennikarzy Polskich Stefan Bratkowski – my dziennikarze tocząc walkę o prawo do przyzwoitości, walczymy zarazem o to, aby prawo to respektowane było przez tych, na których ciąży zarzut o braku doń poszanowania.

Krótko: trzeba szybko wysłać do Cieklina obiecane numery!

(z)

KORESPONDENCJE

ŻACZEK W LESZNIE

W dniach od 15.7. do 13.8.1981 r. Akademicka Sekcja Lotnicza Żaczek przy Aeroklubie Krakowskim zorganizowała w Centrum Szybowcowym w Lesznie obóz treningowy, w którym uczestniczyło 11 pilotów. Wylatano 230 godzin na szybowcach. Piloci uzyskali 7 uprawnień, 1 srebrną odznakę szybowcową i 1 drugą klasę pilota szybowcowego. Kazimierz Hankus zdobył diament za przelot 300 km, uzyskując jednocześnie warunek do złotej odznaki szybowcowej, Piloci Zbigniew Batkiewicz, Janusz Walaszczyk i Andrzej Augustynek wzięli udział w zawodach III ligi szybowcowej, zajmując odpowiednio 15, 19 i 34 miejsca. Uczestnicy obozu przelecieli łącznie 5 546 km.

Obóz został zorganizowany dzięki pomocy Studenckiej Spółdzielni Pracy Żaczek, a szczególnie zastępcy prezesa do spraw samorządowych mgra inż. Lecha Piotrowskiego i mgr Bożeny Pastuszczak-Dąbrowskiej, którzy udzielili cennych wskazówek przy organizacji obozu.

Przewodniczący Akademickiej Sekcji Lotniczej Żaczek
Janusz Rybicki

AEROKLUB STALOWOWOLSKI

Aeroklub Stalowowolski wspólnie z Kuratorium Oświaty i Wychowania w Tarnobrzegu zorganizował obóz szybowcowy przysposobienia obronnego, w okresie od 26.6. do 21.7. br. Uczestnikami obozu byli uczniowie szkół średnich województwa tarnobrzeskiego. Wyszkolono od podstaw 24 osoby, które uzyskały III klasę wyszkolenia lotniczego. W sumie uczestniczyło w obozie 38 osób. Do grona instruktorów lotniczych dołączyło 3 kolegów, są to Longin Kuraś, Janusz Żak, Roman Wiatrowicz (instruktorzy praktykanci). Warto również nadmienić o dobrej współpracy z Kuratorium Oświaty i Wychowania, które już drugi rok jest współorganizatorem obozów lotniczych, dofinansowując je w znacznym stopniu.

Waldemar Madej

AEROKLUB PODKARPACKI – CWSpad

W dniach 1–9 sierpnia br. na lotnisku w Krośnie przeprowadzone zostały zawody szybowcowe III ligi. Wzięli w nich udział piloci z aeroklubów: Rzeszowskiego, Stalowowolskiego, Mieleckiego i Podkarpackiego, w liczbie 22 osób.

Rozegrano 5 konkurencji przelotu po trójkącie. Wyniki: 1. Janusz Trzeciak (Aeroklub Rzeszowski), 2. Leon Kuraś (Aer. Stalowowolski), 3. Marek Ring (Aer. Podkarpacki).

W dniach od 25.7. do 14.8. br. zorganizowana została w Bezmiechowej kolonia dla młodzieży Wojewódzkiej Spółdzielni Mieszkaniowej w Krośnie. Na kolonii przeprowadzone zostało szkolenie podstawowe w modelarstwie lotniczym 25-osobowej grupy młodzieży. Aeroklub Podkarpacki – CWSpad. w Krośnie zorganizował uczestnikom wycieczkę oraz spotkanie z pilotami i lotniarzami. Na zakończenie kolonii skoczkowie kadry narodowej zgrupowanej w aeroklubie wykonali pokaz skoków spadochronowych w Bezmiechowej, który wzbudził duże zainteresowanie zgrupowanej młodzieży i miejscowej ludności. Była to kolonia o charakterze lotniczym, mająca na celu propagowanie lotnictwa.

Z.S.

AEROKLUB POZNAŃSKI

W dniach od 29 czerwca do 22 lipca br. w Aeroklubie Poznańskim zgodnie z planem szkolenia na klubowym lotnisku Kobylnica – zorganizowano podstawowe szkolenie szybowcowe w zakresie I.PW-1. Udział w nim wzięło 28 kandydatów spełniających wymagane warunki na pilota szybowcowego. Bardzo intensywny program szkolenia realizowano na dwie zmiany w ciągu dnia lotnego. Proces szkolenia przebiegał bezawaryjnie, z pełnym zabezpieczeniem sprawnego sprzętu. Doskonałą organizację szkolenia i dyscypliny zawdzięczać należy instruktorom pilotom: Grzegorzowi Bartkowiakowi, Witoldowi Seroce, Markowi Melosikowi i Krzysztofowi Kurczabowi. Zabezpieczeniem technicznym kierował Józef Siwczak, koordynacja szkolenia Edward Stein. Kurs ukończyło z wynikiem pozytywnym 26 kandydatów, uzyskując III klasę pilota szybowcowego.

Bardzo dobre wyniki uzyskali m. in. Piotr Cebernik, Krzysztof Sakowski, Artur Stryba, Piotr Rudny, Ludomir Jurdziak oraz Jarema Jędrzejewski, Jacek Kaczyński i Artur Haławin – synowie oficerów pilotów wojskowych z jednostki opiekuńczej. Deklarację do lotnictwa wojskowego podpisało 15 uczestników szkolenia.

☆

14 sierpnia br. w Ośrodku Modelarstwa Aeroklubu Poznańskiego zorganizowano konferencję prasową z dziennikarzami zrzeszonymi w Klubie Publicystów Lotniczych. Tematem obrad była problematyka modelarstwa lotniczego, jego stan obecny, perspektywy rozwoju oraz działalność wśród młodzieży szkolnej Poznania i województwa. W wystąpieniu kierownika aeroklubu, przewodniczącego rady sekcji modelarskiej oraz instruktorów podkreślano trudne warunki lokalowe, w jakich znajduje się Ośrodek Modelarstwa w Poznaniu, uwarunkowania jego dalszego rozwoju, działalność kół lotniczych i modelarni. Następnie wszyscy uczestnicy konferencji udali się do modelarni lotniczej podległej Poznańskiej Spółdzielni Mieszkaniowej, kierowanej przez instruktora Piotra Zawadę. Zwiedzili pomieszczenia, zapoznali się ze sprzętem oraz organizacją pracy i działalnością wśród dzieci i młodzieży osiedla. Nawiązano kontakty dalszej współpracy. Zebrany materiał reporterski służyć będzie poprzez środki masowego przekazu pomoca aeroklubowi, umożliwi rozwiązania organizacyjne oraz spopularyzuje politechniczne wychowanie młodych entuzjastów lotnictwa.

Mgr Marian Gutowski

LISTY

ŁĄCZNICZKA „RELA"

W nawiązaniu do bardzo ciekawych i potrzebnych artykułów z nr nr 30 i 31 z br., dotyczących opracowania płka dypl. nawig. Adama Kurowskiego na temat działanai Wydziału Lotniczego KG AK, chciałbym sprostować, że zamieszczone na str. 6 w numerze 30 nazwisko łączniczki KGL „Reli" brzmi **Wojtuszkiewicz**, a nie Wojtasiewicz, jak podano.

Łączę wyrazy poważania

St. Kołodziej
Sidi Bouabida, Algieria

KLUB·ISKRA

Krzysztof Gołoś, 21-500 Biała Podlaska, ul. Luboszyńska 17/59, poszukuje zeszytu TBiU nr 71. W zamian odstąpi zeszyt TBiU nr 53, S. Pateja „Artyleria lądowa", R. Kaczkowskiego „Latające okręty", R. Madeja „Polskie symbole wojskowe".

Dariusz Borysewicz, ul. Kościuszki 19/1, 58-310 Szczawno Zdrój, poszukuje książki W. Króla „Zarys dziejów polskiego lotnictwa w Wielkiej Brytanii 1940–45" oraz broszur TBiU nr nr 55, 58, 67, 68. Do wymiany posiada książki o tematyce lotniczej, kolorowe reklamówki angielskich książkowych klubów lotniczych oraz narzędzia do modelarstwa lotniczego firmy Swann-Morton.

Stanisław Wodyński, Piotrów 21, 27-430 Łagów, poszukuje numerów „Modelarza" z lat 1955–1972 oraz „Planów modelarskich" nr nr: 12, 23, 38, 39, 40, 42, 59, 71, 73, 77. W zamian odstąpi „Modelarza" i „Małego Modelarza" z lat 1973–1981, „Plany modelarskie" nr nr 45, 56, 65, 67, 69, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 91, 93, 95, 98, 100, zeszyty z serii TBiU.

Adam Tyński ul. Grenadierów 67/69 m 23, 04-007 Warszawa, w zamian za analogiczne wydawnictwa dotyczące okrętów wojennych odda: „Skrzydła i Motor" 1946–49, „Skrzydlata Polska" 1945–48, 1951–52, 1957–58, „Das grosse Flugzeugtypenbuch", „Taschenbuch der Luftfahrt 1954" z dodatkiem 1955/57 oraz wiele ciekawych publikacji marynistycznych.

Dariusz Brzozowski, ul. 1 Maja 22/7, 83-110 Tczew, zakupi roczniki „L+k", „Flieger Revue", numery 5/1980 i 4/1981 „Modelarza", modele pojazdów wojskowych w skali 1:72.

Tomasz Wałachowski, ul. Długa 70, 08-430 Żelechów, poszukuje numerów „Skrzydlatej Polski" z lat 1977–79 oraz książek: „Samoloty świata", „Przegląd samolotów myśliwskich", „Nowoczesny samolot wojskowy" i „Samoloty bojowe 1910–1967". Posiada do wymiany komiksy, TBiU, katalogi firm elektronicznych oraz około 150 tomików z serii „Żółty tygrys".

OGŁOSZENIA DROBNE

Udostępnię dokumentacje lotni, motolotni, silników lotniczych, wiatrakowców, poduszkowców. Nowicki, ul. Obornicka 29 m 2, 51-113 Wrocław.

(ogł. nr 1)

Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona
Dyplomem Honorowym FAI (1966)

„SKRZYDLATA POLSKA" – tygodnik lotniczy i kosmonautyczny. REDAGUJE ZESPÓŁ: Redaktor naczelny – Jerzy R. Konieczny, z-ca red. nacz. – Tadeusz Malinowski, sekretarz redakcji – Jerzy Zarębski, kierownicy działów – Paweł Elsztein, Henryk Kucharski, Bogusław J. Witkowski, Janusz Wojciechowski, redaktor graficzny – Jolanta Kalita, redaktor techniczny – Irena Bąkowicz, sekretariat redakcji – Wanda Szawarska. Stali współpracownicy – Tadeusz Chwalczyk, Bolesław Gaczkowski, Jerzy Grzegorzewski, Tadeusz Kostia, Bernard Koszewski, Tadeusz Królikiewicz, Julian Malejko, Wiktor Wionczek.
REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1; telefony: 27 33 78 – redaktor naczelny i sekretariat, 27 52 60 – kierownicy działów.
WYDAWCA: WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, ul. Kazimierzowska 52, Warszawa; telefon – centrala 49 27 51 do 9.

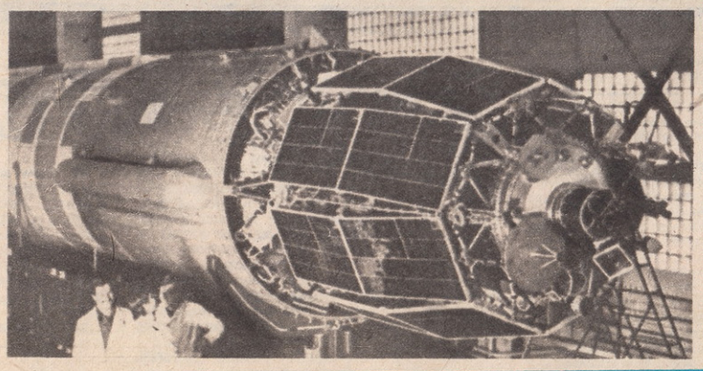
PRENUMERATA: Prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa–Książka–Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele w terminach:
– do dnia 25 listopada na I kwartał i I półrocze roku następnego i cały rok następny,
– do 10 marca na II kwartał roku bieżącego,
– do 10 czerwca na III kwartał i II półrocze roku bieżącego,
– do 10 września na IV kwartał roku bieżącego.
Cena prenumeraty: kwartalnie 130 zł
półrocznie 260 zł
rocznie 520 zł.
Jednostki gospodarki uspołecznionej, instytucje, organizacje i wszelkiego rodzaju zakłady pracy zamawiają prenumeratę w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa–Książka–Ruch", w miejscowościach zaś, w których nie ma Oddziałów RSW – w urzędach pocztowych.
Czytelnicy indywidualni opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych i u doręczycieli.
Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa–Książka–Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO nr 1531-71.
Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zleceniodawców instytucji i zakładów pracy.

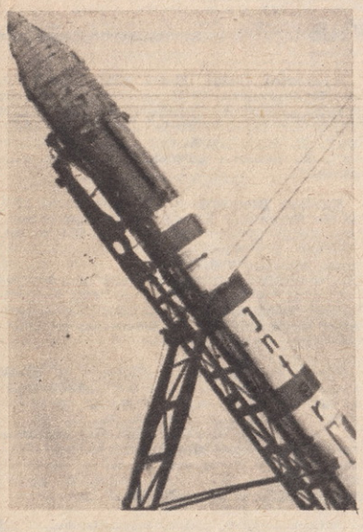
OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń drobnych w tekście 10 zł za słowo, reklam i ogłoszeń handlowych 38 zł za 1 cm², ogłoszeń urzędowych – komunikatów 42 zł za 1 cm²; za ogłoszenia i reklamy wielobarwne dolicza się 100% dodatku; za ogłoszenia i reklamy przekraczające w wypadku ogłoszeń drobnych 50 słów, a w wypadku pozostałych ogłoszeń i reklam 1 kolumnę – może być doliczany dodatek w wysokości do 100% obliczany od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

Sprzedaż egzemplarzy zdezaktualizowanych, na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 18.IX.1981 r. Zam. 3102. L-111. Nakład – 32 000

INTERKOSMOS-20

Satelita doświadczalny państw socjalistycznych Interkosmos-20, jaki posłużył do eksperymentów przygotowanych przez naukowców z ZSRR, Węgier, Rumunii i NRD. Był to pierwszy satelita radziecki do zbioru danych z lądów i oceanów. Wystartował 1.XI.1979 r. Na zdjęciach: montaż satelity i ustawianie rakiety nośnej.

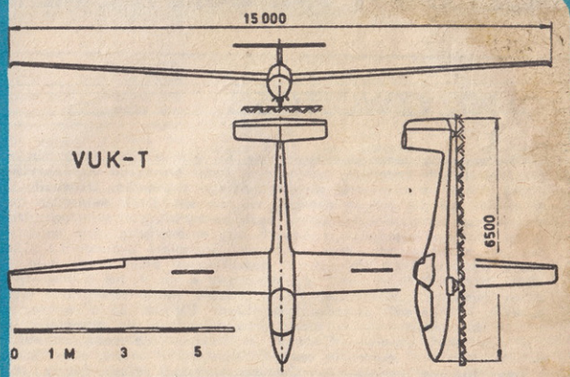




SAMOLOT MIERZY FALE MORSKIE

W instytucie radiotechnicznym w Taganrogu w ZSRR został zbudowany specjalny przyrząd RSW-3 do mierzenia z pokładu samolotów fal morskich o wysokości od 0,2 do 10 m i długości od 50 do 250 m. Wyniki pomiarów można obserwować na bieżąco podczas lotu lub zapisywać na taśmie papierowej albo magnetycznej. Dokładność pomiarów — ok. 90%. RSW-3 jest stosowany do lotniczej kontroli stanu morza.

Zdjęcia i rysunki „Awiaeksport", „Aviation Magazine", „Air et Cosmos", „Praktiker", „Der Flieger", archiwum.



SZYBOWIEC STUDENTÓW

Szybowiec studencki klasy standard VUK-T powstał w politechnice w Belgradzie pod kierunkiem prof. Dragovića. Prototyp został oblatany w 1977 r. i jest od 1980 r. produkowany seryjnie w wytwórni we Vršac.

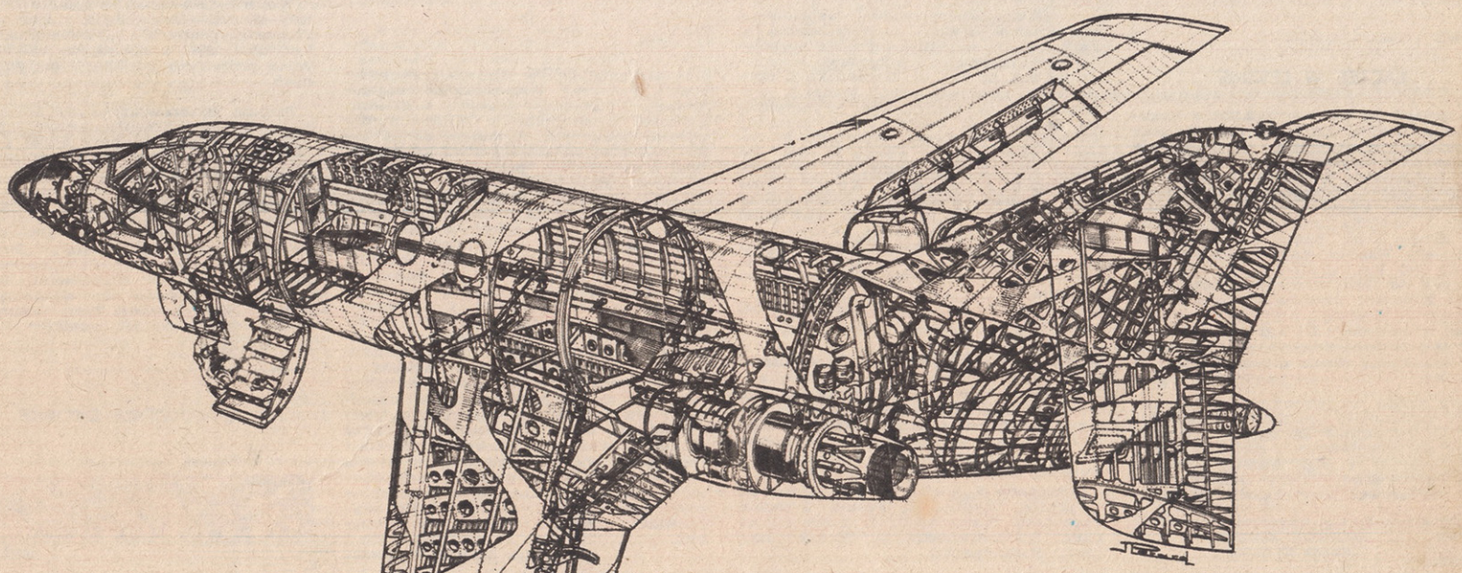
Szybowiec ma nowoczesny nadkrytyczny profil płata GA (W)-1 grubości 17%, mniej wrażliwy na obniżenie doskonałości aerodynamicznej przez zanieczyszczenie krawędzi przedniej owadami spotkanymi w locie od powszechnie stosowanych profilów laminarnych. Pow. płata — 12 m², wydłużenie — 18,75, zwichrzenie geometryczne i aerodynamiczne.

Konstrukcja laminatowa z formy negatywowej z użyciem pianki przedkładkowej conticell. Koło wciągane w locie.

Osiągi VUK-T mają odpowiadać osiągom szybowców ASW-15, LS-1, Standard Cirrus z RFN. Doskonałość — 37,5 przy prędkości 95 km/h (obciążenie jednostkowe 291 N/m²).

POMNIK MECHANIKÓW

Pomnik pamięci poległych mechaników lotniczych na lotnisku francuskiej wojskowej szkoły technicznej w Rochefort (30 km na płd. wsch. od La Rochelle). Motto szkoły: „Jeśli 24 godziny dnia nia wystarczą, mamy jeszcze przed sobą noc".

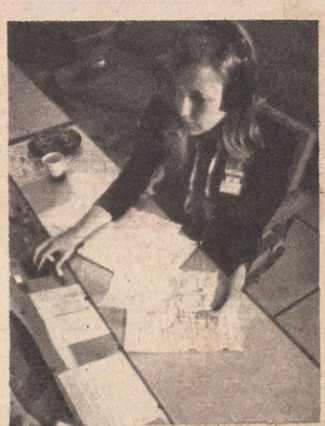


PIERWSZY MYSTERE-XX

W zbiorach przekrojów perspektywicznych nie powinno brakować rysunku prototypu małego samolotu pasażerskiego Mystere-XX konstrukcji francuskiej. Rozpiętość — 14,5 m, długość — 15,7 m, wysokość — 4,9 m. Masa całkowita — 8750 kg (8 pasażerów i zasięg — 1500 km) lub max. — 9220 kg (8 pasażerów i 1900 km). Prędkość max. (9150 m) — 855 km/h, prędkość przelotowa — 815 km/h, wznoszenie — 14 m/s, prędkość przeciągnięcia — 196 km/h, potrzebna długość pasa startowego — 1200 m (1500 m na wysokości 500 m npm przy temperaturze +30°C). Zasięg max. — 2900 km. Dwa silniki turboodrzutowe JT-12A-8 po 14,7 kN (1500 kG). Interesujące i pouczające może być porównanie przekroju prototypu z odmianami seryjnymi tego samolotu.

POPPY

Co to za niepozorna dziewczyna? To Frances Northcutt, znana bardziej jako „Poppy", z Centrum Kontroli Kosmicznych Lotów Załogowych NASA w Houston, odpowiedzialna za trajektorie powrotne statków księżycowych Apollo. Wyróżniła się szczególnie podczas dramatycznej nieudanej wyprawy Apollo-13 w 1970 r. — szybko wybierając optymalne trajektorie powrotne i ratownicze.



SP